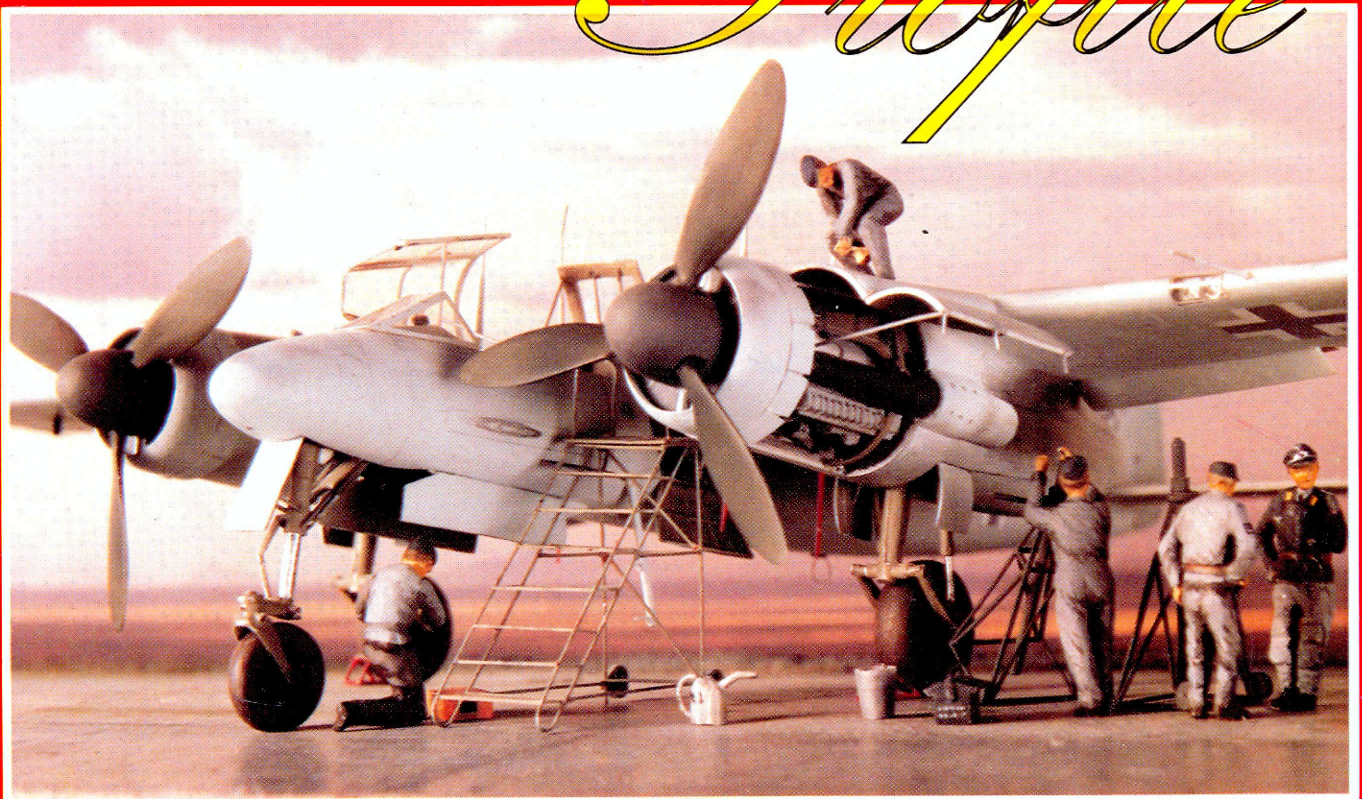
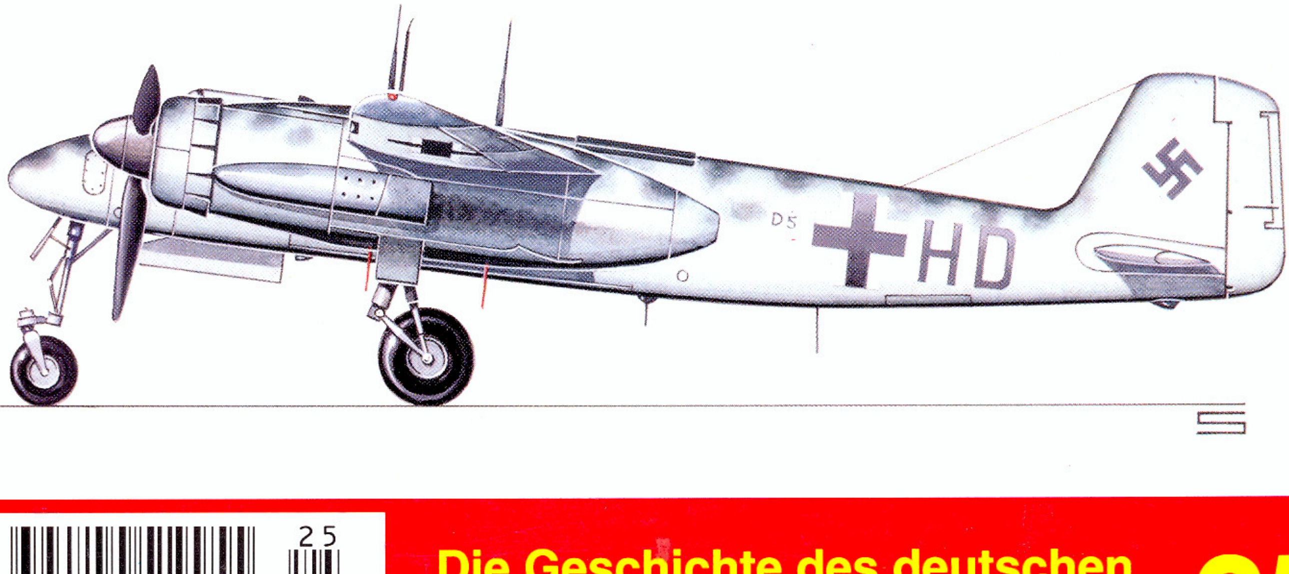
Preis DM 19,95 · SFr 19,95 · ÖS 140

FLUGZEUG Profile



Tank Ta 154

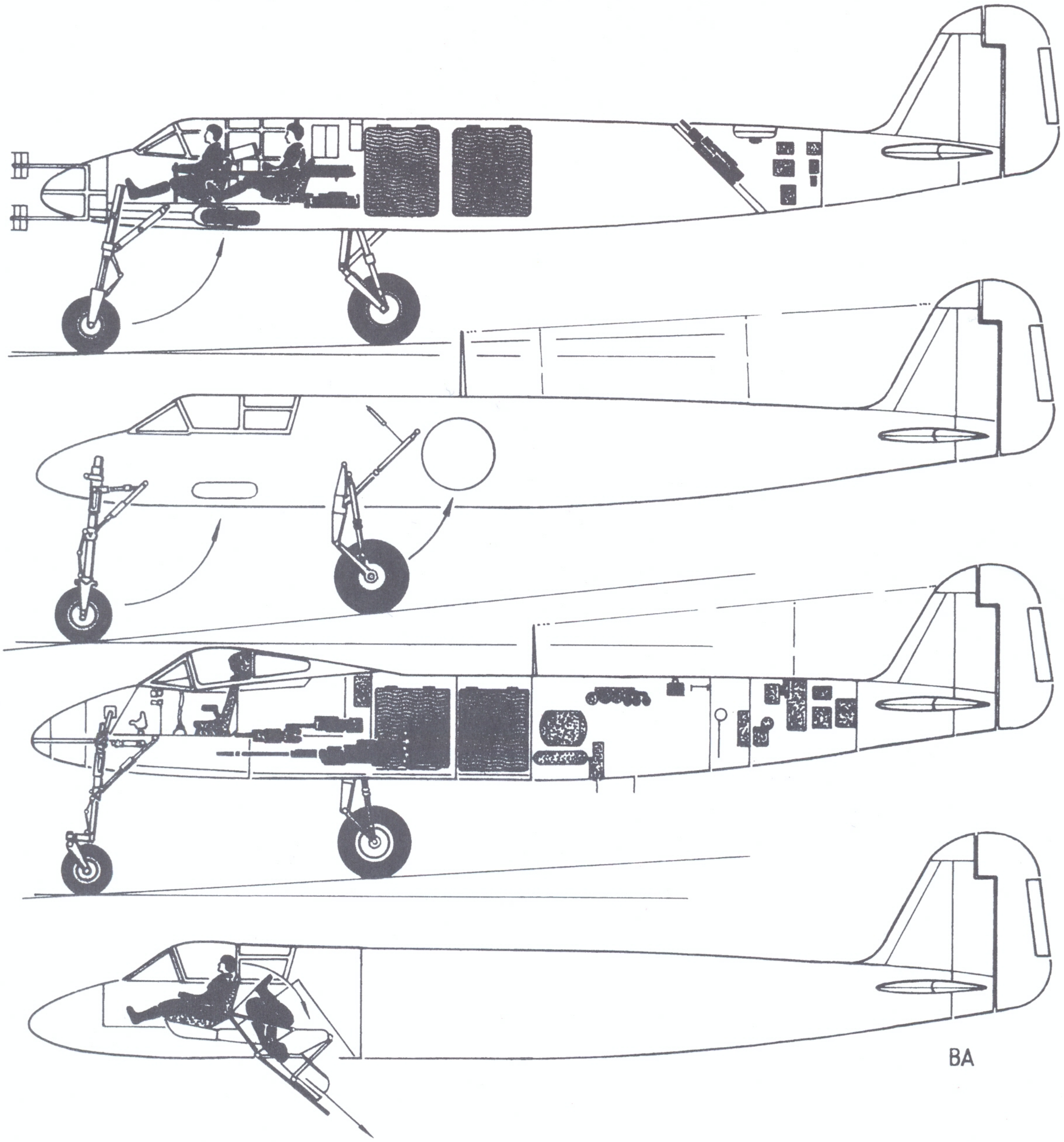


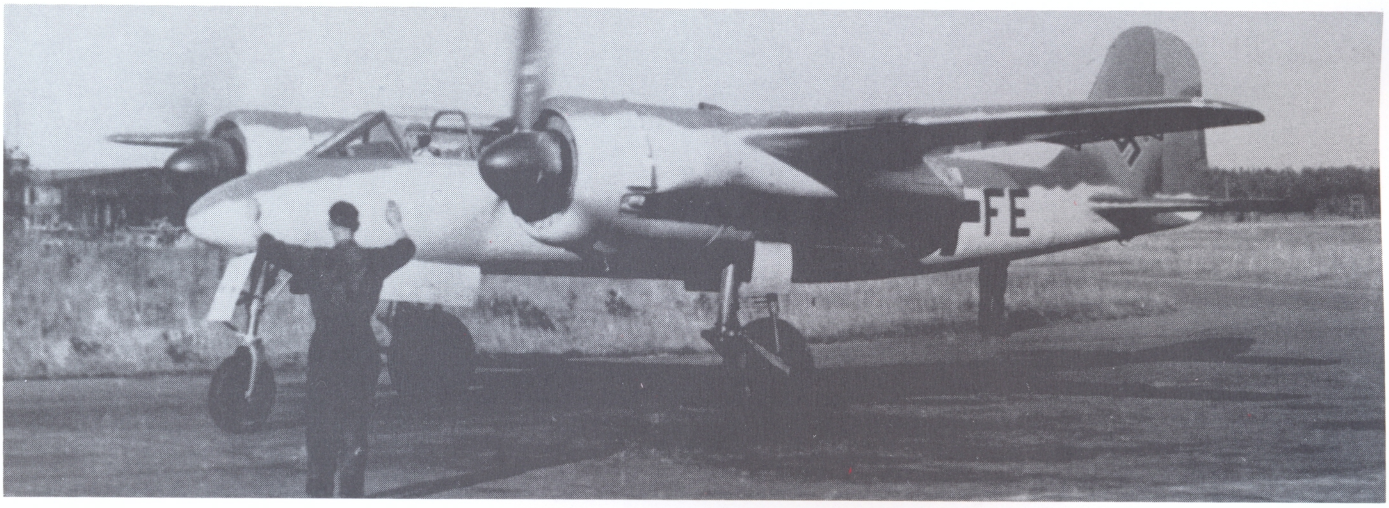
4 394240 519955 25

Die Geschichte des deutschen Mosquito

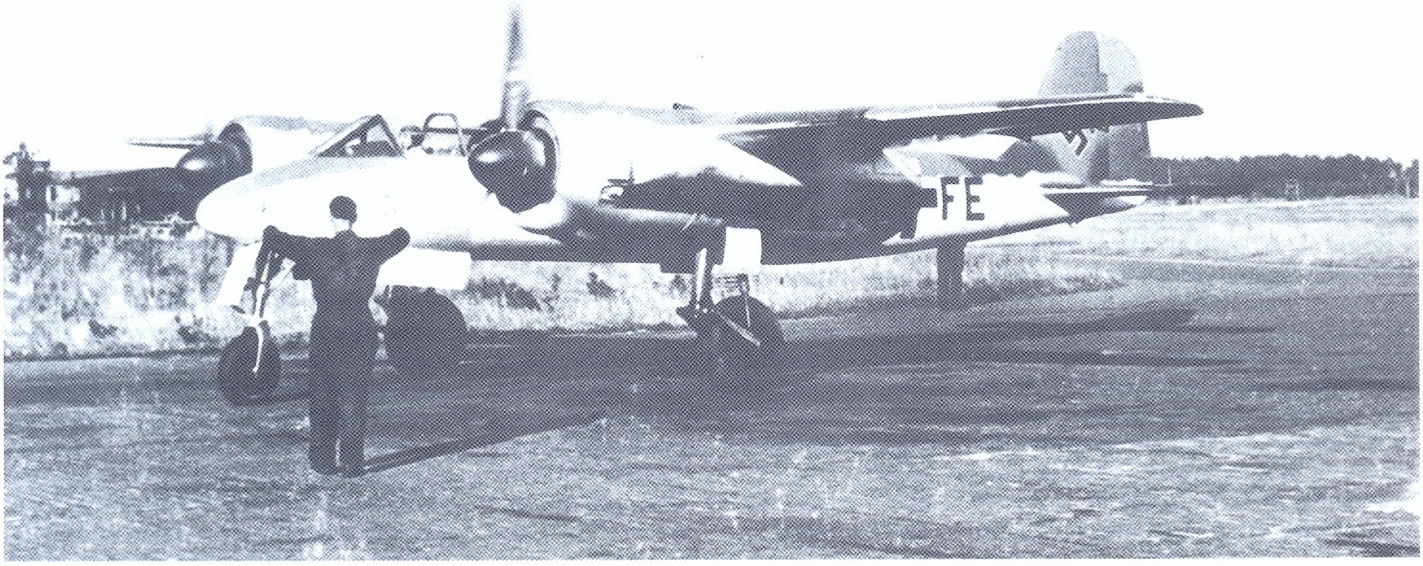
25

Tank Ta 154 projektierte Rüstzustände





Nach erfolgreicher Erprobungsarbeit wird die Ta 154 V1 zum Abstellen eingewunken.



Einwinken des ersten Prototyps der Ta 154.

Tank Ta 154

Eine Dokumentation von Manfred Griehl

Bis Anfang 1942 erschienen die schweren Bomber des Bomber Commands der Royal Air Force (RAF) noch in relativ geringer Anzahl am Nachthimmel über Deutschland. Erst mit dem 1000-Bomber-Angriff am 30.05.1942 auf das Stadtzentrum der alten Domstadt Köln sowie den schweren Angriffen auf Essen und Bremen, änderte sich die Luftkriegslage grundlegend. Zusätzlich tauchten immer häufiger die als „Wooden Wonder" bezeichneten DH „Mosquito" am Himmel auf und führten ihre Kampfaufträge dank hervorragender Flugleistungen mit unglaublicher Schnelligkeit und bis dahin nicht gekannter Perfektion aus.

Am 18.08.1942 wurde während einer Besprechung beim Generalluftzeugmeister, GFM Erhard Milch, nach neuen Verwendungsmöglichkeiten für die inzwischen reichlich vorhandenen Jumo 211-Reihenmotoren gesucht. Knapp einen Monat später, am 11.09.1942, wurde in einer Entwicklungsbesprechung die Verwendung von „Homogenholz" als Baustoff für Flugzeugzellen als „sehr aussichtsreich beurteilt und die Weiterentwicklung als besonders dringlich eingestuft (DE). Gleichzeitig sprach sich GFM Milch am 16.09.1942 für einen leichten, vor allem aber schnellen Nachtbomber aus. Angesichts der Materiallage sprach vieles für die Holzbauweise, aber das Entwicklungsrisiko durfte nicht vernachläßigt werden.

Am 17.09.1942 führte GFM Erhard Milch aus: „... der geplante Nachtbomber wird nicht so schnell zur Verfügung stehen!". Da die deutsche Flugzeugproduktion nicht in der Lage gewesen war, schwere, viermotorige Langstreckenbomber hervorzubringen, wurde dem Technischen Amt des RLM seitens der Focke-Wulf-Werke kurz darauf ein Entwurf des vermeintlichen Gegenstücks zur DH „Mosquito", ein unbewaffneter zweimotoriger Schnellbomber („Entwurf 1") in Gemischtbauweise mit Jumo 211F-Reihenmotoren, zur Begutachtung vorgelegt. Die Projektbearbeitung übernahm Professor Kurt Tank persönlich. Für den Entwurf zeichnete Oberingenieur Ludwig Mittelhuber verantwortlich. Die Konstruktion oblag Oberingenieur Ernst Nipp. Für die Flugeigenschaften zeichnete Oberingenieur Gotthold Mathias verantwortlich, während sich Dipl.-Ing. Herbert Wolf mit der Leistungsberechnung befaßte.

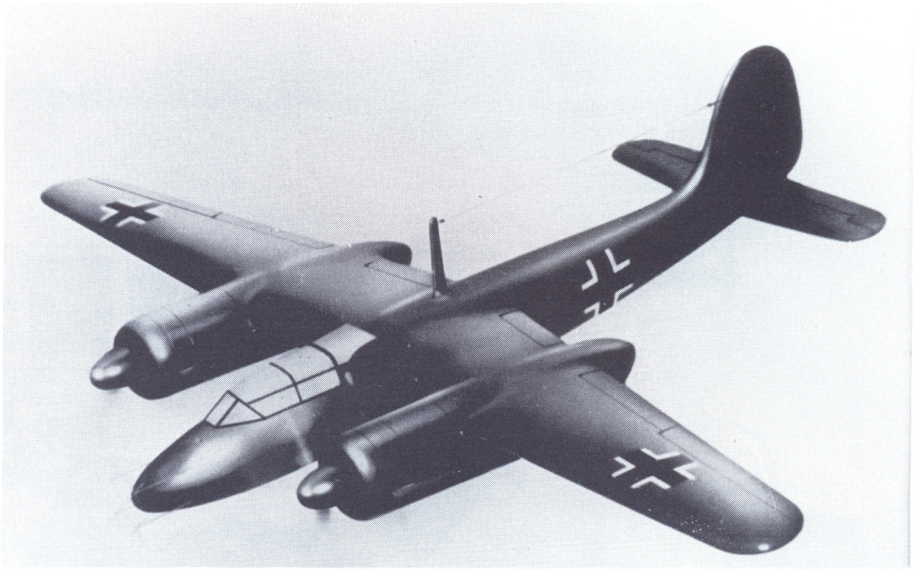
Die neuartigen Maschinen sollten laut dem Angebot zu 50% aus Holz und 39% aus Stahl bestehen. Die verbleibenden 11% entfielen auf sonstige Baustoffe, etwa Bespannstoff oder sogenannte „Heine-Platten" von 5 bis 8 cm Stärke. Von den Holzteilen entfielen über die Hälfte auf Buchensperrholz in einer Stärke von 0,8 bis 6 mm, auf Kiefernvollholz und auf Buchenpreßholz.

Die neuartige Maschine war als Schulterdecker mit Einziehfahrwerk geplant und sollte zur Leistungssteigerung eine aus zwei Behältern bestehende GM 1-Anlage erhalten. An Treibstoff konnten 1400 kg in drei selbstdichtenden SG-Behältern mitgeführt werden.

Beim ersten vom 22.09.1942 stammenden Angebot wurde seitens des Werks noch davon ausgegangen, daß der Schnellbomber ohne Defensivbewaffnung auskommen würde.

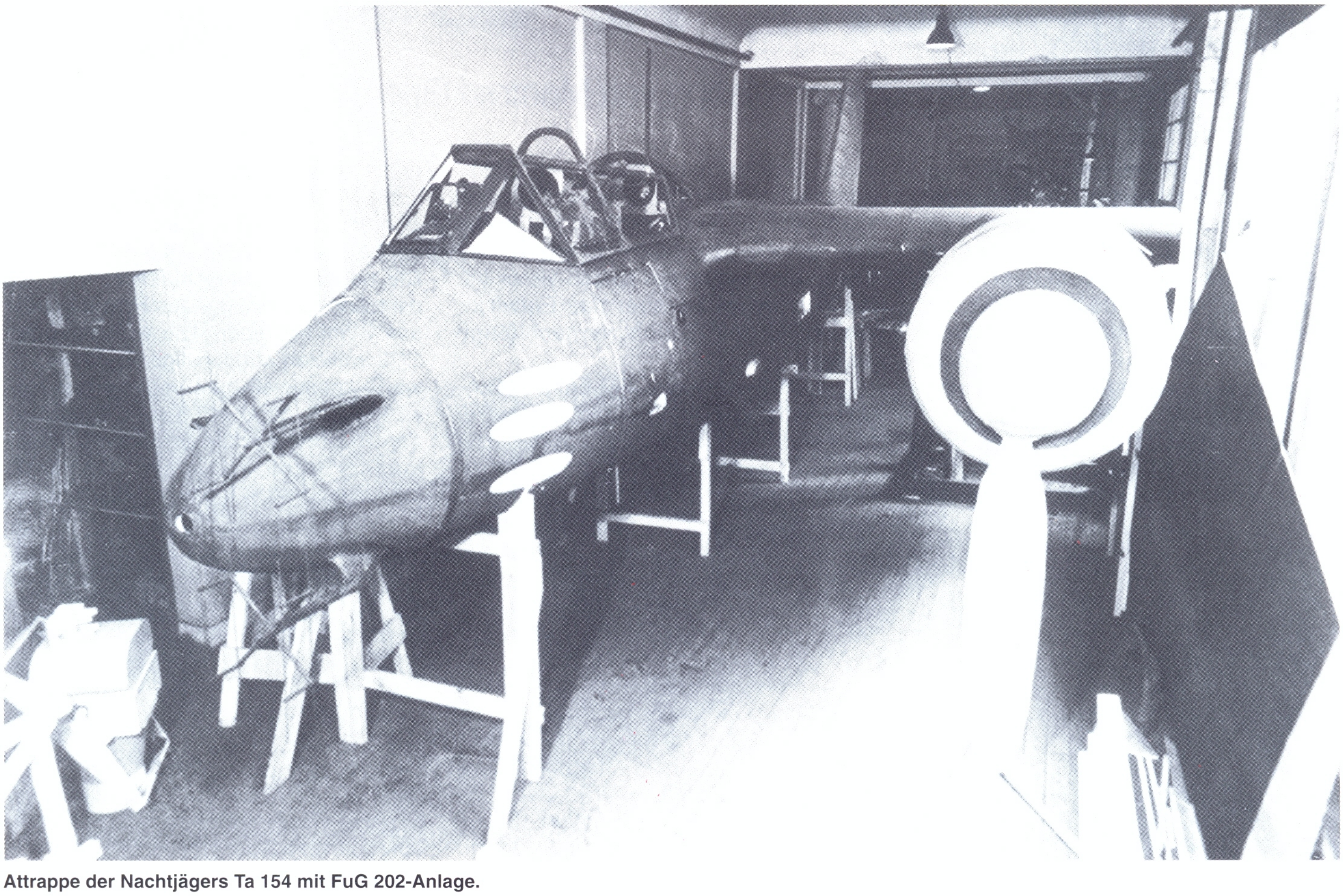
Ende September 1942 forderte GFM Milch

einen überarbeiteten Entwurf, der eine Defensivbewaffnung vorsah. Der „Entwurf 1" für die einsitzige Maschine wurde daraufhin bis zum 07.10.1942 überarbeitet. Das neue Kampfflugzeug sollte als Abwehrbewaffnung zwei nach hinten gerichtete MG 151-Maschinenwaffen erhalten. Die Maschine sollte in der Lage sein, maximal eine SD 1000-Abwurflast oder zwei SD 500 (als Überlast) mitzuführen. Ferner war der Bombenschacht für eine SC 500 oder zwei SC 250 ausgelegt. Außerdem konnte ein Abwurfbehälter des Typs F5 mit 223 SD 2 oder 42 SC 10 mitgeführt werden. Ferner war die Mitführung von acht Abwurfbehälter(AB) 36 oder 42 jederzeit denkbar. Als Visiereinrichtung war ein BZA 20 für die ungepanzerte Maschine geplant. Als FT-Anlage hatte man ein FuG 16Z mit Dieckmannpeilvorsatz sowie ein FuG 25 (Kenngerät) für die Serienausführung geplant.


Zeichnerische Darstellung der geplanten Ta 211 als Zweisitzer.

Am 09.10.1942 wurde die Bearbeitung des neuartigen Bombers vollständig Kurt Tank übertragen. Vermutlich bewogen die immer heftiger werdenden alliierten Luftangriffe das Technische Amt, von der Weiterverfolgung dieses Entwurfs, der späteren Ta 211, abzusehen und stattdessen die eigenen Defensiv-Kapazitäten nachhaltig zu verstärken. Wenige Tage später, am 16.10.1942, wurde seitens GFM bestimmt, dem bisherigen Zweitverwendungszweck „Nachtjäger" (anstatt als „Schnellbomber") mehr Bedeutung bezumessen. Hierfür schien der „Entwurf 2" der Ta 211 mit seiner hohen Flugdauer überaus geeignet. Die dem Technischen Amt (TA) vorgeschlagene zweite Ausführung der Ta 211 datierte ebenfalls vom 22.09.1942 und war im Gegensatz zum Schnellbomber zweisitzig. Die Besatzung bestand aus einem Piloten und dem Funker/Beobachter. Die FT-Anlage war entsprechend dem Einsatzzweck „Nachtjäger" aufwendiger. Sie bestand aus einem FuG 212 als Suchgerät, dessen Antennen in Geweihbauweise vor dem Bug der Maschine angebracht werden sollten. Darüberhinaus galt es ein FuG 17, das PeilG VI, ein FuBl 2F, den Feinhöhenmesser FuG 101, das Kenngerät FuG 25 sowie ein FuG 28a einzubauen. Die Starrbewaffnung sollte aus zwei MK 103 und zwei ebenfalls im Rumpf eingebauten MG 151 bestehen. Der Kraftstoffvorrat war in mehreren selbstdichtenden SG-Behältern im Rumpf untergebracht und belief sich auf 1850 l.

Bei den Entwürfen 1 und 2 besaß die


Attrappe der Nachtjägers Ta 154 mit FuG 202-Anlage.

zukünftige Ta 211 noch das für damalige Flugzeuge typische Heckrad. Der vom 14.10.1942 stammende „Entwurf 3" baute auf den beiden vorangegangenen auf und sollte erstmals ein einziehbares Bugrad besitzen. Ausrüstung und FT-Anlage glichen im Grunde dem Entwurf. Die Bewaffnung war jedoch durch ein schrägeinzubauendes MK 108 mit 150 Schuß Munitionsvorrat ergänzt worden.

Für die Einführung der relativ leistungsstarken Ta 211 sprach, daß die damals im Einsatz stehenden Ju 88 und Bf 110 Nachtjäger zwar dank verbesserter Nachtsichtgeräte und verfeinerten Funkführungsverfahrens damals zwar beachtliche Erfolge vorweisen konnten, auf längere Sicht dem Gegner jedoch nicht gewachsen waren. Zudem wirkten sich Engpässe bei der Rohstoffversorgung immer gravierender aus.

Da der Entwurf von Kurt Tank die weitestgehende Verwendung von Sperrholz vorsah und die rechnerischen Leistungen des Projekts beim Technischen Amt für einiges Aufsehen gesorgt hatten, schien ein leistungsstarker Nachtjäger der 2. Generation endlich gefunden.

Mitte Oktober 1942 entschied Erhard Milch, die bisherigen Schnellbomberstudien zurückzustellen und dafür vordringlich am Nacht- und Schlechtwetterjäger mit Jumo 211-Triebwerken weiterzuarbeiten. Hierzu wurde ein vorläufiger Bescheid für 50 Maschinen unter der Dringlichkeitseinstufung DE den Focke-Wulf-Werken erteilt. Am 20.10.1942 erteilte auch Reichsmarschall Hermann Göring seine Zustimmung. Unter Berücksichtigung der bisherigen Angebote wurde eine „Baubeschreibung Nachtjäger Ta 211" bis zum 23.10.1942 erstellt und anschließend beim RLM in Berlin abgegeben.

Am 30.10.1942 ordnete GFM Milch an, daß die Montage nebst der Erprobung des ersten Versuchsmusters der Ta 211 schnellstmöglich in Langenhagen bei Hannover durchzuführen sei, da er die Standorte Wunstorf und Detmold als ungeeignet betrachtete. Das Technische Amt bestimmte am 13.11.1942 das bisherige Projekt „Focke-Wulf Nachtjäger", das intern als Ta 211 lief, nun unter der Bezeichnung Ta 154 fortzuführen. Gleichzeitig wurden zehn Mustermaschinen, die Ta 154 V1 bis V10 bei Focke-Wulf geordert. Am 08.01.1943 fand in Berlin die „Anlaufbesprechung für die Ta 154" statt. Hierbei traten ernste Probleme of-

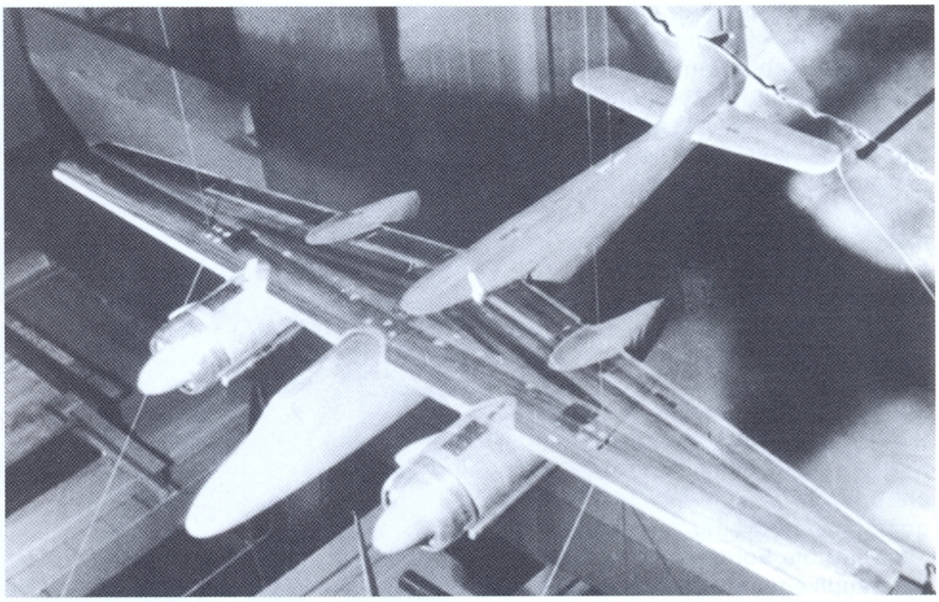
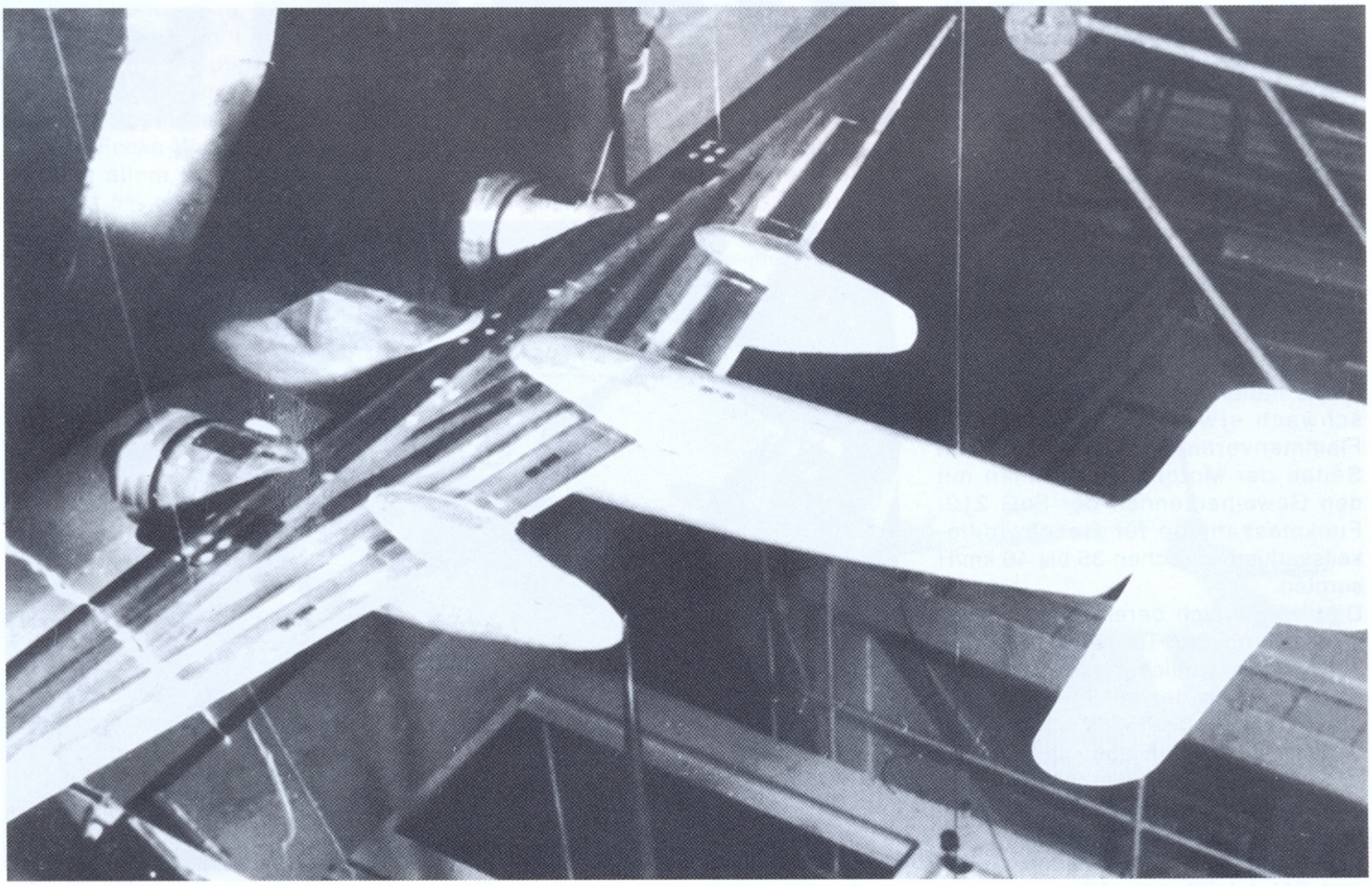


Bild oben und unten: Windkanalmodell der Ta 154 mit Jumo 211 FIN-Reihenmotoren.



fen zu Tage. Es fehlten vor allem zahlreiche Fachkräfte für die Holzbearbeitung. Man sah voraus, daß der Jumo 211 zu geringe Leistungen angesichts der gegnerischen Angriffsmittel besitzen würde. Der Jumo 213 war jedoch erst prüfstands-, nicht aber einbaureif. Erhard Milch, der die Ta 154 zusammen mit der Bf 110 G als Ausweichlösung für die Überbrückung bis zur He 219 ansah, setzte mit der Maschine einen neuen Entwicklungsschwerpunkt.

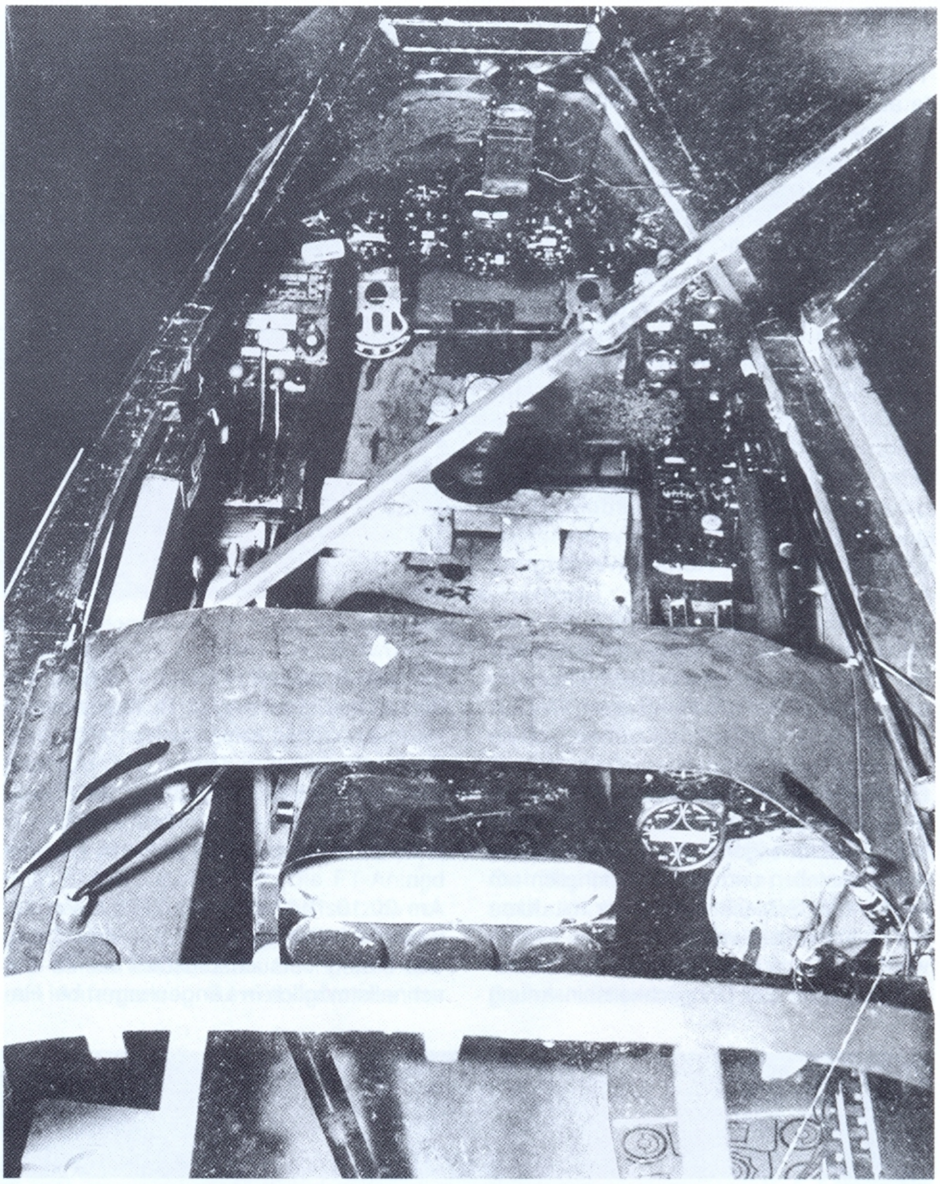
Die Maschine sollte, so der Wunsch des Technischen Amtes, mit einer Bewaffnung von vier (!) MK 103 versehen werden. Eine Einbauuntersuchung wurde ab März 1943 durchgeführt, verlief aber negativ. Im Juni 1943 traf die Forderung des Generals der Jagdflieger (GdJ) ein, alle Ta 154 mit einer GM-1-Anlage zu versehen. Dagegen forderte der General der Kampfflieger (GdK) einen Bombenschacht und die Verwendung der Ta 154 als Kommandoflugzeug. Für den General der Aufklärungsflieger (GdA), war die Ta 154 zusammen mit der Do 335 ein idealer Aufklärer.

Am 18.06.1943 wurde bestimmt, die Produktion in drei Fertigungsringen - unter Einschaltung zahlreicher Unterlieferanten - so zu dislozieren, daß sie durch gegnerische Luftangriffe kaum noch zu beeinträchtigen war. Die Fertigungskreise sollten folgende Baureihen in großen Stückzahlen herstellen:

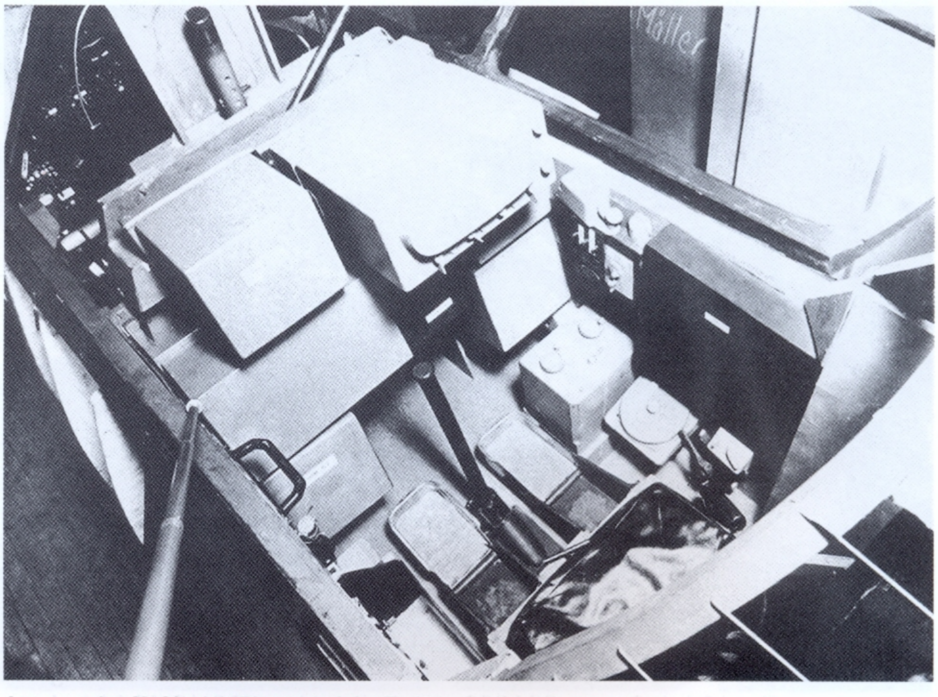
- Fertigungskreis Schlesien: A-2, B-1 und C-1
- Fertigungskreis Thüringen: A-1, A-2, B-1, B-2 und C-4
- Fertigungskreis Warthegau: A-1, A-2, B-1, B-2 und C-4

Das einzige größere Problem, so vermutete man voreilig, würde die Bereitstellung entsprechend leistungsstarker Reihenmotoren, wie des Jumo 213, darstellen. Die zunächst zur Verfügung stehenden Jumo 211-Triebwerke hatten sich mittlerweile als zu schwach erwiesen, da die frühen Flammenvernichterrohre an beiden Seiten der Motoren zusammen mit den Geweihantennen der FuG 212-Funkmessanlage für Geschwindigkeitsverluste zwischen 35 bis 40 km/H sorgten.

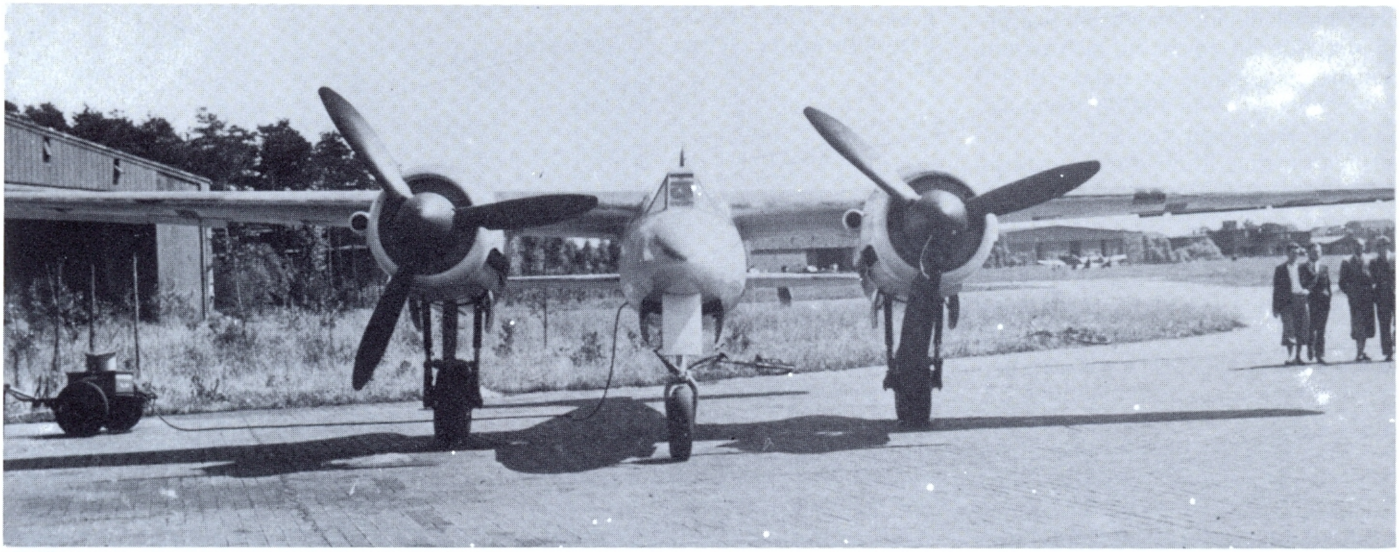
Dies zeigte sich bereits bei der Flugerprobung der Ta 154 V1 im Juli 1943, noch deutlicher aber nach den ersten Flügen der mit FuG 212 C-1 ausgerüsteten Ta 154 V3. Es wurde daher erneut der Einbau der Glykol-Methanol (GM) 1-Zusatzeinspritzung gefordert. Doch schon am 18.08.1943 lagen Berechnungen vor, daß die Leistungen der Ta 154 mit Jumo 211 F und GM 1 leistungsmäßig zu mager



Blick in die attrappenmäßige Darstellung der Ta 154 als zweisitziger Nachtjager.



Attrappe des Meßfunker-Platzes bei der Ta 154.



Die Ta 154 V1 auf dem Werksflugplatz in Langenhagen.

ausfallen würden. Außerdem wurde seitens des Technischen Amtes Forderungen nach Abwurfbehältern zur Leistungssteigerung, einer vergrößerten Tankanlage und der kampfstarken Schrägbewaffnung laut. Hierdurch wären der Leistungen der Ta 154 auf jedenfall noch weiter abgesunken.

Die E.-Stelle Rechlin nahm am 12.10.1943 zu den rechnerischen Leistungen der Ta 154 ausführlich Stellung und zweifelte zudem an den seitens des Werks genannten Projektleistungen. Die rechnerische Geschwindigkeit mit Kampfleistung in Volldruckhöhe sollte nicht 615 km/h, sondern lediglich gut 580 km/h betragen. Die Dienstgipfelhöhe nur 9.400 m anstatt 10.400 m. Alle übrigen Werte waren ebenfalls etwas geringer als die von Focke-Wulf genannten Werte. Alles in allem lagen die Leistungen um etwa 5% unter den vom Werk angegebenen.

Aus diesem Grunde drängten die Focke-Wulf-Werke immer heftiger auf künftige Lieferung von Jumo 213-Motoren, die bezüglich der Jäger-Variante jedoch erst im Sommer 1944 die Serienreife erlangen sollten. Somit mußte die weitere Erprobung mit den hinlänglich bewährten Jumo 211 F- oder N-Triebwerken erfolgen.

Am 29.10.1943 flog Hauptmann Thierfelder die Ta 154 nach und bescheinigte der Maschine bis auf den seiner Ansicht nach zu hohen Steuerdruck „durchaus positive Leistungswerte". Während der Erprobung kam es jedoch zu zahlreichen Problemen mit der Fahrwerksanlage, Problemen mit den Klappen und der Kühleranlage. Alles dies sorgte zum Teil bis 1944 für mehrmonatige Verzögerungen im Entwicklungsablauf.

Am 03.12.1943 wurde die Ausführung B der Ta 154 ersatzlos gestrichen und seitens des Technischen Amtes verfügt, die Maschinen mit Blechkanzel und Jumo 213 als neue Standardversion „C" einzuführen. In der Zwischenzeit traten technische Probleme bei der Ta 154 immer mehr in den Vordergrund. Die Entwicklungsbesprechung vom 17.03.1944 legt Zeugnis von dem bisherigen Debakel bei der Produktion, das hauptsächlich auf der mangelhaften Verleimung und dem Fehlen von ausreichend geschulten Facharbeitern beruhte, ab. Zudem wurde klar, daß die Produktion des Jumo stärker als bislang angenommen verzögert war. Mit ersten Serienflugzeugen konnte daher nicht vor März 1944 gerechnet werden.

Weitere Kritik kam von Oberst Diesing, dem Planungschef im RLM, der zusammen mit der GFM Milch die schlechten Flugeigenschaften der Ta 154 gegenüber Kurt Tank rügte. Für den „Normalflugzeugführer", so der Oberst, sei die neue Maschine nur schwer zu beherrschen, Vibrationen im Bereich der Zelle und abplatzende Rumpfteile bei Auslösung der Bordkanonen würden das Vertrauen in die Ta 154 kaum steigern. Hierauf sagte Kurt Tank die Entwicklung eines neuen, verbesserten Leitwerks zu, um so die Flugeigenschaften der Maschine aufzuwerten.

Die Ta 154 V1 vor dem Anbau der Flammenvernichteranlage.

Prof. Kurt Tank steigt in den Führersitz seiner Ta 154.

Auch Oberstleutnant Kneemeyer war beunruhigt. Für ihn zeichnete sich bereits ein ähnliches Disaster wie bei der Bf 210 ab, nachdem er die Ta 154 V5 nachgeflogen hatte. Resigniert mußte GFM Milch feststellen, daß auch der angeregte Nachbau der DH „Mosquito“ unmöglich war, da der geeignete Leim noch immer fehlte. Dagegen sprach sich Hermann Göring gegenüber dem skeptisch eingestellten Milch Ende März 1944 überschwenglich für die Entwicklung aus und warf dem Generalfeldmarschall „die Vernachläßigung des lebenswichtigen Jägers Ta 154“ vor.

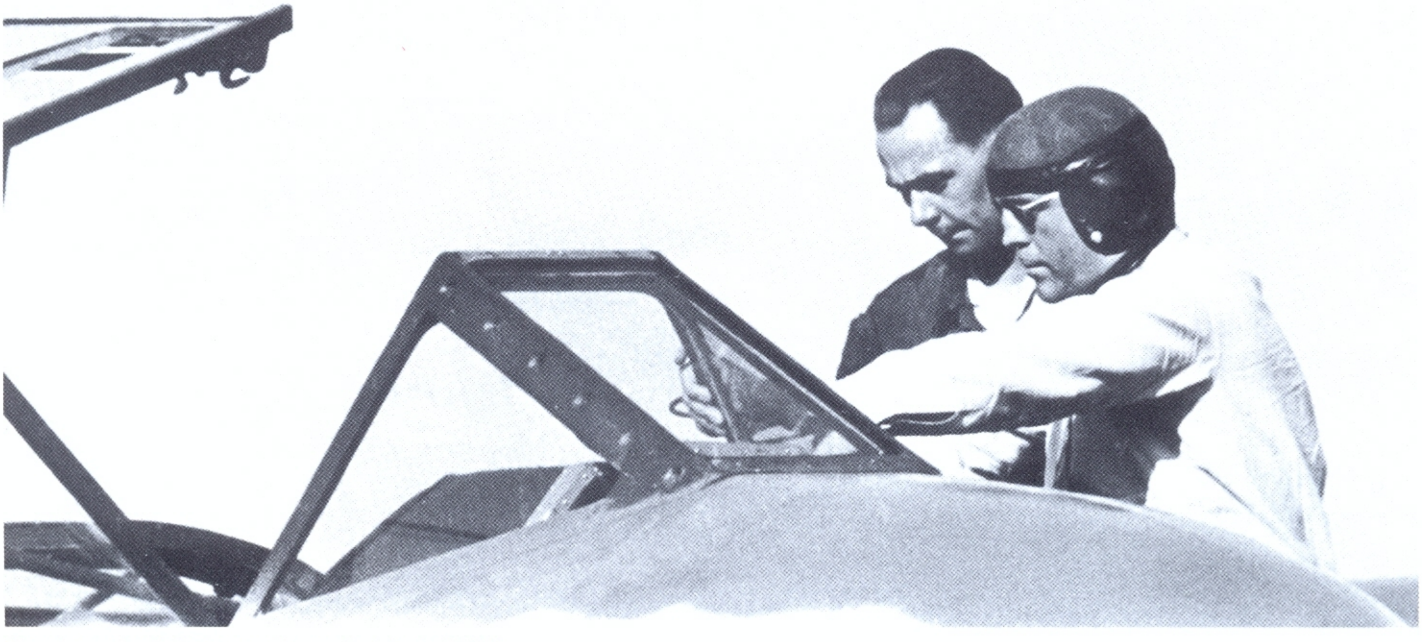
Am 12.04.1944 wurde eine Mustermaschine von Flugkapitän Hans Sander in Rechlin dem Reichsmarschall vorgeflogen und bestärkte diesen natürlich nur in seiner von vorneherein feststehenden Ansicht zur Ta 154.

Das Flugzeugprogramm für die bei Focke-Wulf entwickelten Versuchsmuster sah am 24.04.1944 neun Versuchsmuster des Nachtjägers in Holzbauweise mit metallener Höhenflosse, Ruder und Wölbungsklappe vor. Von diesen Maschinen (WerkNrn. 00001 bis 00009, später: 100001 bis 100009) war die V3 bereits am 29.02.1944 in Sorau abgestürzt, während sich die V4 wegen eines Bruches in Reparatur befand.

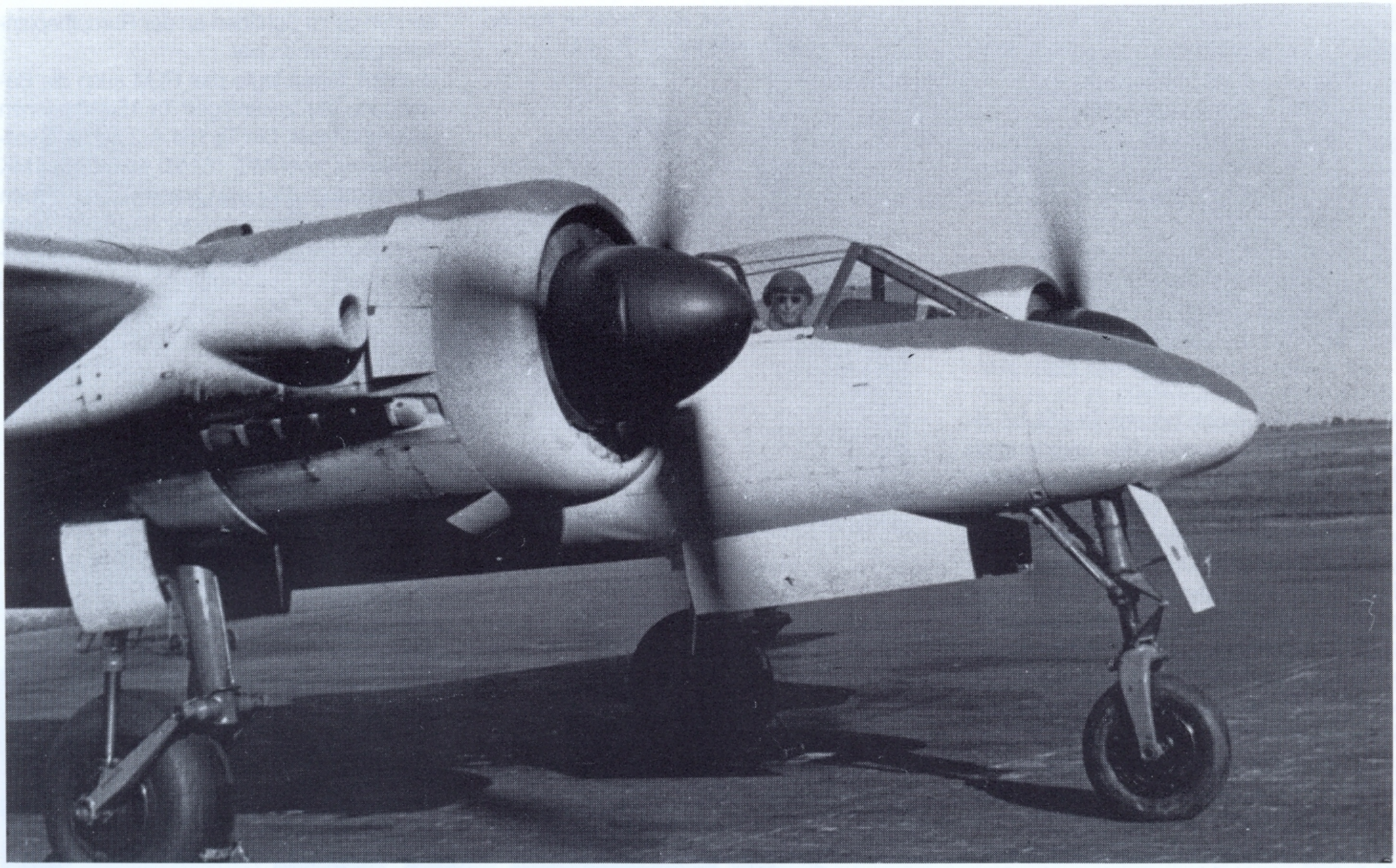
Fast alle dieser Erprobungsträger und Nullserienflugzeuge waren jedoch im Sommer 1944 noch immer mit dem leistungsschwachen Jumo 211 ausgerüstet. Außer den zu schwachen Motoren legte die Werkserprobung in Langenhagen bei Hannover schnell weitere Schwachstellen des Entwurfs offen. Insbesondere das Fahrwerk und die Hydraulikanlage neigten zu Ausfällen.

Ein am 20.05.1944 vorgelegter, ausführlicher Bericht der Focke-Wulf GmbH setzte sich mit den bisher vorgekommenen Brüchen auseinander: Zu einer ersten Bruchlandung war es mit der Ta 154 V1 am 31.07.1943 gekommen, da die Landung mit zu hoher Sinkgeschwindigkeit ausgeführt worden war. Dabei kam es zum Bruch beider Knickstreben des Hauptfahrwerks. Dies führte nach mehreren Versuchen dazu, daß die Fahrwerke für eine um 20% größere Längskraft dimensioniert wurden.

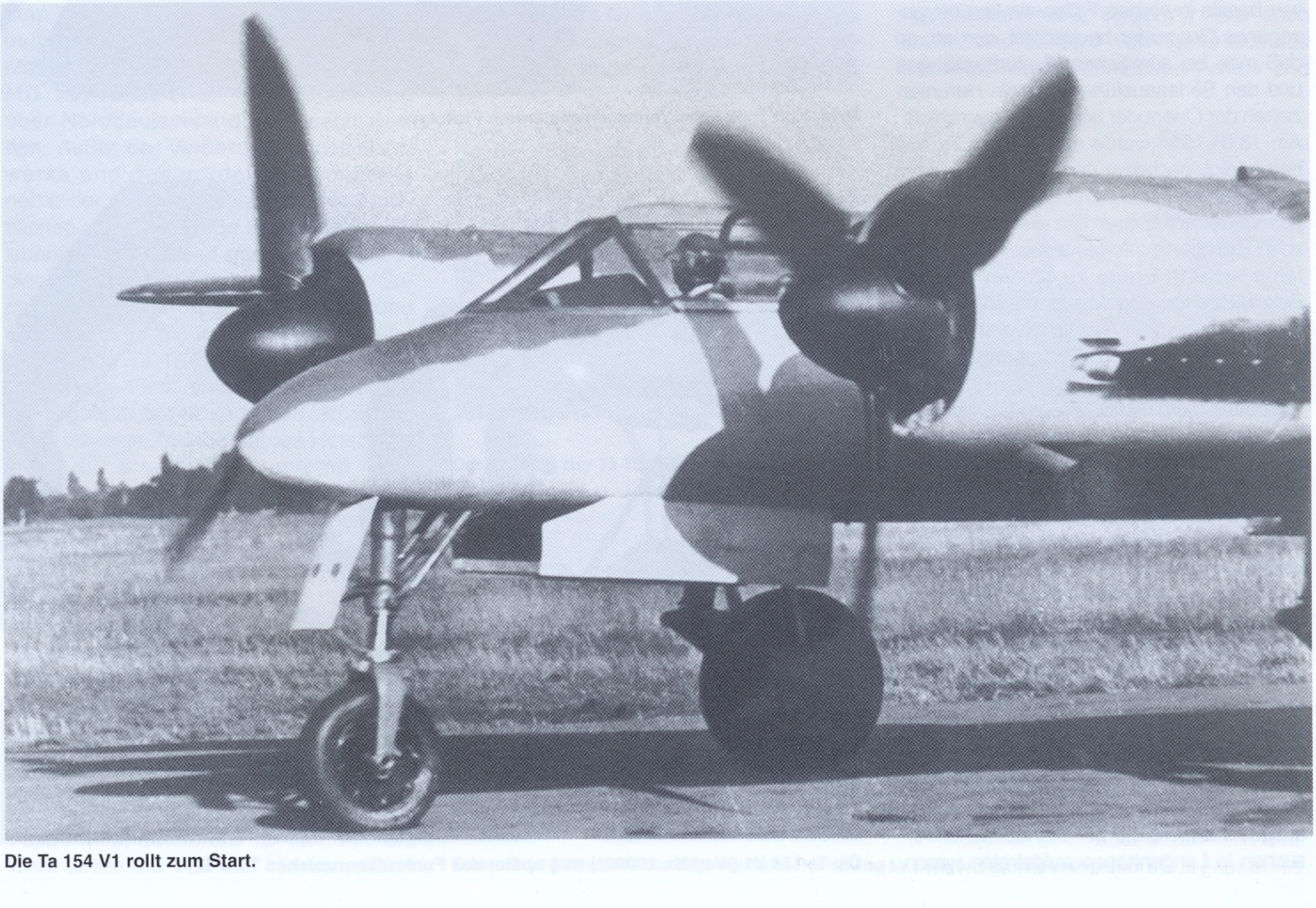
Am 18.02.1944 erfolgte eine Bruchlandung mit der Ta 154 V4, als bei der Landung beide Hauptfahrwerke unversehens wieder einfuhren. Der Fehler lag vermutlich in der Flugzeugelektrik und hatte keine Änderung an der Maschine zur Folge. Wenige Tage später, am 28.02.1944 brach bei der Ta 154 V3 das Bugrad, was zu einer Zerstörung des hölzernen Rumpfvorderteils führte, wobei der Pilot leicht verletzt wurde. Ein zweites Besatzungsmitglied war nicht an Bord des Versuchsmusters. Es handelte sich bei der Maschine um eine solche mit kleinem Radnachlauf von nur 9%. Für die späteren Baumuster, vor allem aber die erste Serienausführung wurde daher ein Nachlauf des Bugfahrwerks von 23% für notwendig erachtet und entsprechend eingeführt. Das Problem war so nicht gesehen worden, da Bugfahrwerke bei deutschen Flugzeugen noch immer die große Ausnahme darstellten.



Einweisung in die Instrumentierung bei der ta 154 V1.



Nachfliegen der Ta 154 V1 durch Kurt Tank am 7.07.1943 in Langenhagen.



Die Ta 154 V1 rollt zum Start.

Prof. Kurt Tank im Führersitz seiner Ta 154.

Am 07.04.1944 brach bei der Ta 154 V5 eines der Hauptfahrwerke. Der Pilot landete die Maschine auf dem verbliebenen Fahrwerk und dem Bugrad, wobei die Zelle der Maschine nur sehr geringen Schaden erlitt. Nur eine Motorengondel wurde leicht eingedrückt, eine Luftschraube brach. Es handelte sich bei diesem Bruch um einen Materialfehler, da ein Bolzen an der Fahrwerksmechanik bei nur 1,5-facher Festigkeit gebrochen war. Mit der vollständigen Zerstörung endete der Erprobungflug der Ta 154 V9 am 18.04.1944. Nach dem Ausfahren der Landehilfe hing die Maschine stark nach rechts, worauf die rechte Flügelspitze und die Höhenflossenspitze Bodenberührung hatten. Hierbei wurde H. Meyer getötet, der Pilot kam verletzt davon. Die Landehilfen der Ta 154 bestanden bei den ersten Musterflugzeugen aus normalen Spreiz- und Wölbungsklappen, wobei die beiden Querruder gleichzeitig ausfahren sollten. Zuvor war bereits in einigen Fällen ein heruntergezogenes Querruder beobachtet worden, so daß man bei sämtlichen Musterflugzeugen und den Serienausführungen ein Herunterziehen der Querruder konstruktiv ausschloß.

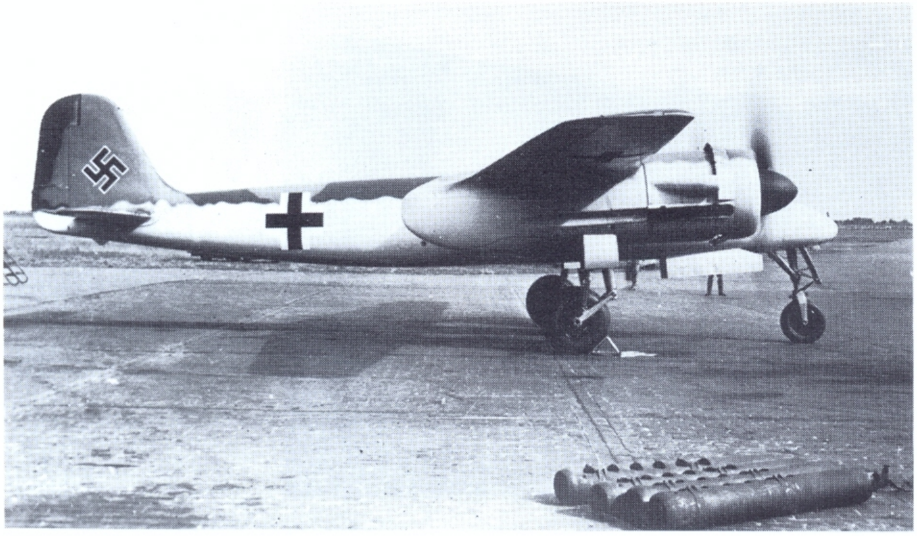
Am 18.04.1944 wurde eine weitere Ta 154 beschädigt, nachdem das Bugrad sich nicht ausfahren ließ, weil sich die Fahrwerksklappen verklemmt hatten. Um die baldige taktische Erprobung infolge weiterer Bugraddefekte nicht in Frage zu stellen und bei Beschädigungen der Mustermaschinen auszuschließen, wurde eine unter dem Rumpfbug und dem mittleren Rumpf angebrachte „Landekufe“ gefordert.

Kurz darauf, am 06.05.1944 endete auch die Landung der Ta 154 V8 mit einer Katastrophe. Die Besatzung Otto/Rettig wurde bei Goslar getötet, die Maschine blieb als Totalschaden quer zur Landerichtung in abfallendem Gelände liegen. Nach einem Motorbrand infolge doppeltem Pleuelbruch beim Jumo 213 A-1 war die Notlandung gescheitert. Der hölzerne Cockpit-Bereich wurde total zertrümmert. Bei einem Metallrumpf wäre die Besatzung aller Wahrscheinlichkeit mit dem Leben davongekommen. Der Unfall bewegte vermutlich alle Beteiligten baldmöglichst einen Blechrumpf einzuführen und auf die Baureihe Ta 154 C überzugehen. Dies hätte auch die Schäden vermindert oder ausgeschlossen, die bei Standbeschußversuchen in Langenhagen aufgetreten waren, bei den es zu Schäden an der Rumpfbeplankung gekommen war.

In jenen Tagen legte das RLM auch die Bewaffnung der zukünftigen Ta 154-Versionen verbindlich fest. Die Ta 154 A-2 und A-4 sollten jeweils zwei MG 151/20 sowie zwei MK 108 erhalten. Bei den Nachtjägern kamen zwei MK 108 mit Schrägeinbau im hinteren Rumpfteil hinzu. Die als Tagzerstörer einzusetzenden Ta 154 waren dagegen mit zwei MK 103 und 2 MG 151/15 auszustatten. Auf alle übrigen seitens des Werks unterbreite-

Prof. Kurt Tank beim Verlassen des ersten Prototyps.

Die Ta 154 V1 (WerkNr. 100001) trug später das Funkrufkennzeichen TE+FE.



Motorenprüflauf in Langenhagen, im Vordergrund die vier Flammenvernichterrohre.

ten Vorschläge wurde aus Gründen der Vereinfachung der Waffenanlage verzichtet. Dies galt vor allem für den Einbau der links des Piloten zu installierenden BK 5, wie sie versuchsweise bei der Ta 154 C Verwendung finden sollte. Zum Einbau der überschweren Bordkanone kam es infolge der dafür nicht zu erreichenden Festigkeit der Zelle nicht.

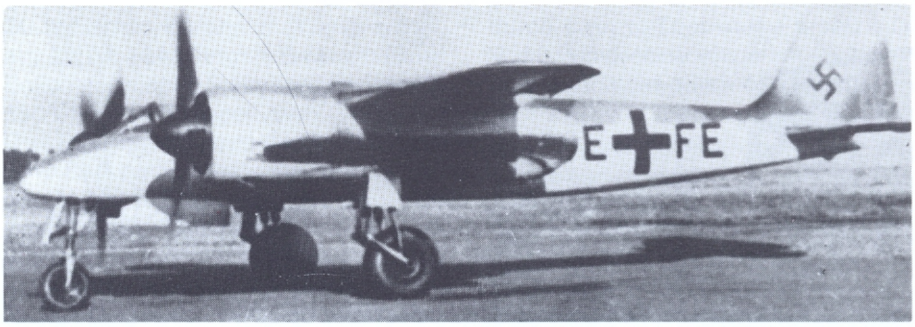
Im Bereich der Waffenanlage ergaben sich ab Ende 1944 jedoch neue Schwachstellen, da die Waffenlagerung dem Rückstoß der Maschinenwaffen nicht gewachsen war. Aus diesem Grunde erfolgte eine Umkonstruktion. Die zum Einsatz gelangenden Maschinen mußten, solange man nicht über einen Metallrumpf verfügte, mit einer auf zwei MG 151 reduzierten Starrbewaffnung über Norddeutschland eingesetzt werden. Außer der Verbesserung des Fahrwerks und des vorderen Rumpfteils nebst der Waffenanlage, galt den Holzflächen weiterhin große Aufmerksamkeit. Überaus zeitraubend gestalteten sich in diesem Bereich die Arbeiten bei der Suche nach einem optimalen Klebe- und Bindemittel für die in Holzbauweise auszuführende Ta 154 A. Glaubte man mit dem ,,Tego-Film“ endlich ein brauchbares Ergebnis erzielt zu haben, so sorgte die frühzeitige Zerstörung des Herstellerwerks für erhebliche Probleme. Man mußte notgedrungen auf andere Herstellerfirmen ausweichen, bei welchen das entsprechende Know-how fehlte. Trotz aller Anstrengungen waren die Probleme bei der Leimherstellung selbst Ende Mai 1944 noch immer nicht gelöst, wie Prof. Tank anläßlich einer Besprechung einräumen mußte. Um die Festigkeit der in Holz- und Gemischbauweise herzustellenden Ta 154 praktisch zu überprüfen, waren von Anfang an zusätzliche Versuchsmuster vorgesehen. Das Programm sah daneben die Konstruktionsattrappe V1a, sowie die Ta 154 V11 bis V14a sowie die V24 vor. Hiervon waren die V14 und die V14a für die statische Erprobung der projektierten C-Ausführung eingeplant.

Der Anfang vom Ende der Ta 154 zeichnete sich in der Besprechung zwischen Göring, Milch, Galland, Heinkel, Tank, Vogt, Frydag und Saur am 25.05.1944 auf dem Obersalzberg ab. Reichsmarschall Göring wandte sich an Prof. Tank: “Die Maschine sollte heute ja schon im Programm laufen, aber ich stelle fest: sie ist nicht da. Geleimt kann sie auch nicht werden und die Leistungen liegen weit zurück“.

Kurt Tank gelang es keine ausreichende Rechtfertigung für das Stagnieren der Ta 154-Entwicklung zu geben. Nur bezüglich der Leimfrage konnte er auf den neuen Leim ,,Polystal“ verweisen, dank dessen die Verleimung der Holzteile nun gewährleistet sei. Auf die Frage von Hermann Göring antwortete Oberst Edgar Petersen, der Kommandeur der Erprobungsstellen (KdE), er könne kein Urteil über die Maschine abgeben, da die Versuchsmuster sich noch alle bei Focke-Wulf befinden würden und dort nur in geringem Umfang erprobt werden könnten.

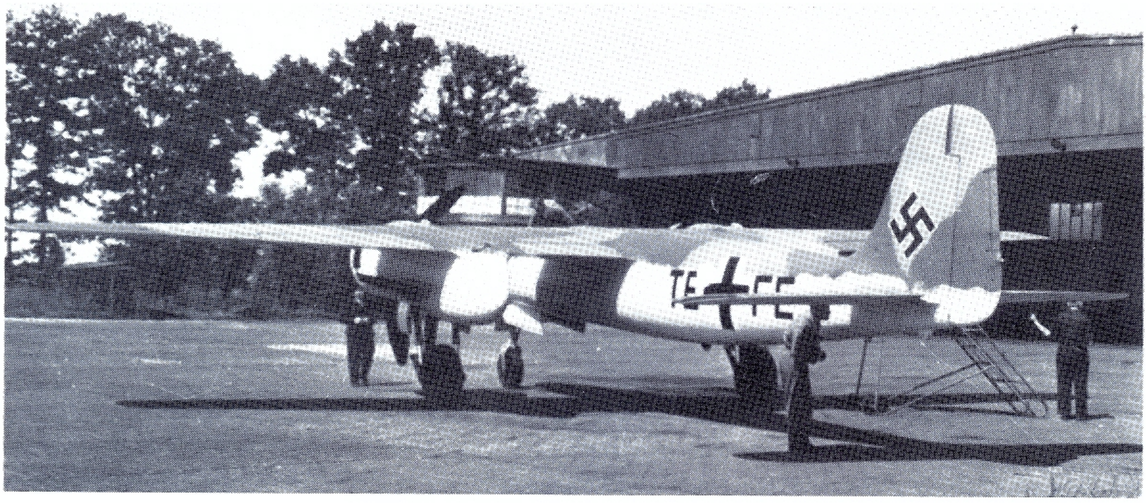
Der General der Jagdflieger (GdJ), Generalmajor Galland, führte außerdem aus, daß die Flugeigenschaften der Ta 154 nicht in Ordnung seien und die Maschine im Einmotorenflug die Ansprüche der Truppe nicht erfüllen könnte. Auch im Falle des Einbaus stärkerer Triebwerke, wie des Jumo 213, erwartete der GdJ keine durchgreifende Änderung im Flugverhalten. Seiner Ansicht nach war selbst die Bauchlandung wegen der Holzbauweise ein arges Risiko für die Besatzungen, worauf Kurt Tank sogleich eine Aluminium-Kanzel für die Ta 154 forderte. Der Fortgang der Ta 154-Entwicklung und vor allem die Serienfertigung stand somit auf des Messers Schneide.

Ab Mai 1944 wurde offensichtlich auch den westlichen Alliierten die potentielle Gefährung ihrer Bomberverbände durch eine möglicherweise erfolgreiche Ta 154 bewußt. Ein erster Tiefangriff erfolgte umgehend auf Langenhagen. Am 29.05.1944 fielen Bomben auf das Werk in Posen und den Leimhersteller, die Firma Goldschmitt („Tegofilm“). Aber auch ohne Zutun der RAF verringerte sich das Interesse des Technischen Amtes und



Der Erstflug der Ta 154 erfolgte durch Flugkapitän Hans Sander.

Ende Juli 1943 wurde die Eigenschaftserprobung in Langenhagen durchgeführt.



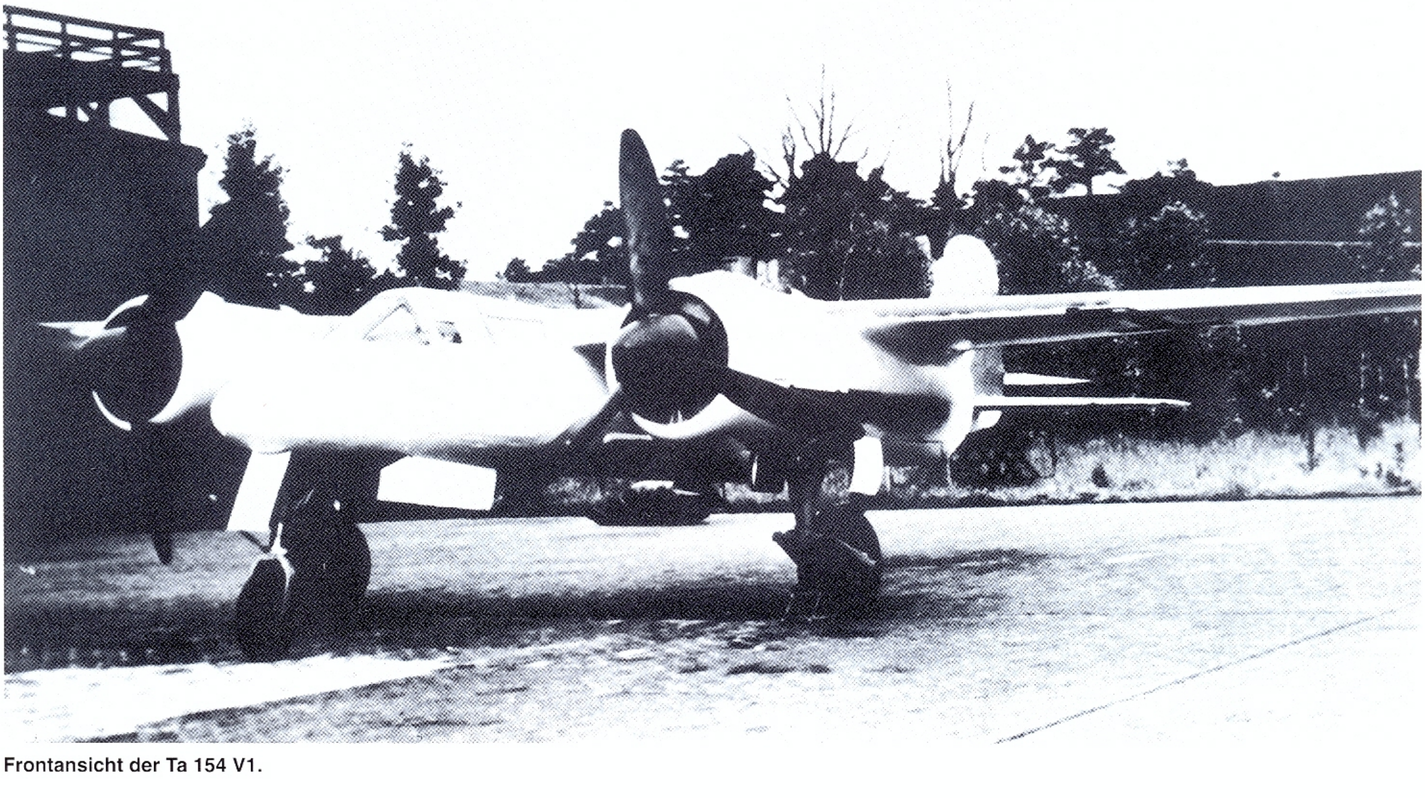
Rückansicht der abgestellten Ta 1 54 V1.

Jägerstabes an der Entwicklung der Ta 154. Am 17.06.1944 sahen die vom Jägerstab aufgestellten Lieferpläne die Ta 154 nicht mehr vor. Am 03.07.1944 wies Oberst Petersen nochmals auf die Probleme bei der Fahrwerksanlage und die Verleimung der Ta 154 hin. Doch dazu hätte es wohl nicht mehr bedurft. Drei Tage später gab GFM Milch bekannt: „...wir haben uns deshalb entschlossen, die Ta 154 und 254 mit ihrer totalen Kapazität zu streichen; der Reichsmarschall und der Führer haben dies bereits genehmigt“.

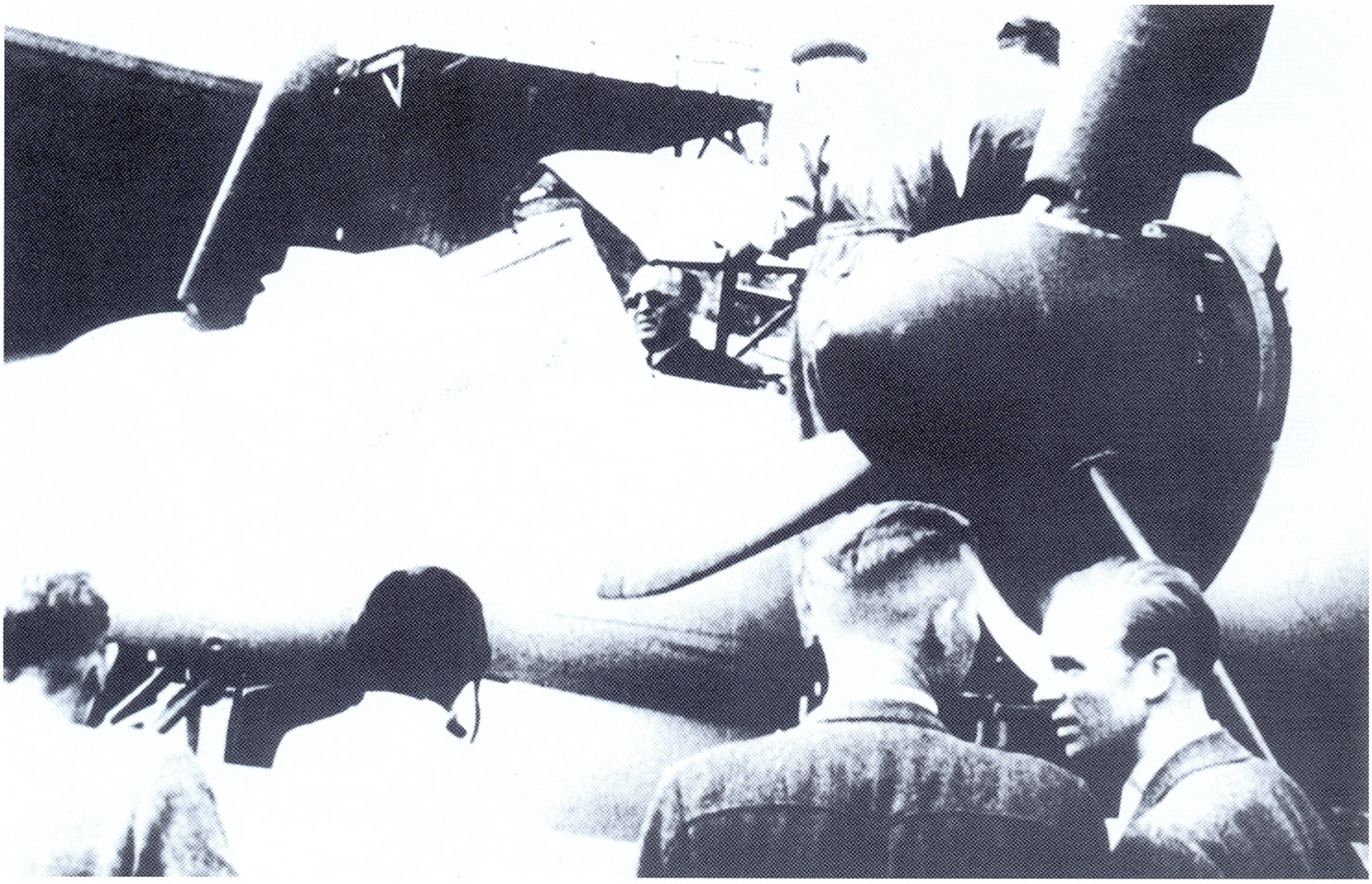
Am 02.08.1944 ordnete GFM Milch daher an: „Fertige Flugzeuge (154) sind abzustellen, größere Baustücke dürfen nicht mehr gefertigt werden. Es wird verboten, auch nur noch einen Tropfen Benzin für die 154 zu verbrauchen! Ich weise auf die Sabotagebestimmungen nachdrücklich hin!“. Der Stabschef des Jägerstabs und Vertreter von Reichsminister Speer, Hauptdienstleiter (HDL) Karl-Otto Saur, ließ zusätzlich am 06.08.1944 verlauten: „...daß die Ta 154 aus Firmeninteresse noch gebraucht wird, kommt nicht in Frage!“.

Am 14.08.1944 untersagte das OKL - Generalstab - den Focke-Wulf-Werken jeglichen Neubau und gleichzeitig die Reparatur der Ta 154. Die in Produktion befindlichen 22 Maschinen sollten unverzüglich in Reichseigentum übernommen werden. Dies wurde nochmals am 21.08.1944 durch ein Fernschreiben untermauert, wonach alle Maschinen dem Generalquartiermeister zu übergeben seien. Zumindest die Neuproduktion der Ta 154 hatte ihr Ende gefunden.

Im September und Oktober 1944 wurden im Montagekopf Erfurt einige weitere Maschinen, auf Grund einer Genehmigung von HDL Saur weiter-gebaut beziehungsweise fertiggestellt. Am 07.11.1944 verzichtet der GdJ jedoch auf die bislang angestrebte Übernahme dieser Ta 154. Die Erprobung der Ta 154 wurde trotz der Kriegslage im Herbst 1944 aufgenommen. Letzte Flüge fanden im April 1945 beim Stab der III./NJG 3 statt.



Frontansicht der Ta 154 V1.



Besprechung vor dem Flug. Im Cockpit Flugbaumeister Hans Sander.

Die Werkserprobung

Die Produktion der ersten Musterflugzeuge begann im Frühjahr 1943, wozu die Westdeutschen Sperrholzwerke Hugo Bresser und Co. in Wiedenbrück/Wesf. nach ersten Lieferungen im Dezember 1942 bereits einen Auftrag über 89.248 m3 Sperrholz (Schichtholz) erhielten. Weitere Lieferaufräge gingen an die Fa. Brüning und Sohn in Lüneburg ein. Dort wurde Holz für 50 Musterflugzeuge und gleichzeitig für über 330 Serienmaschinen bestellt.

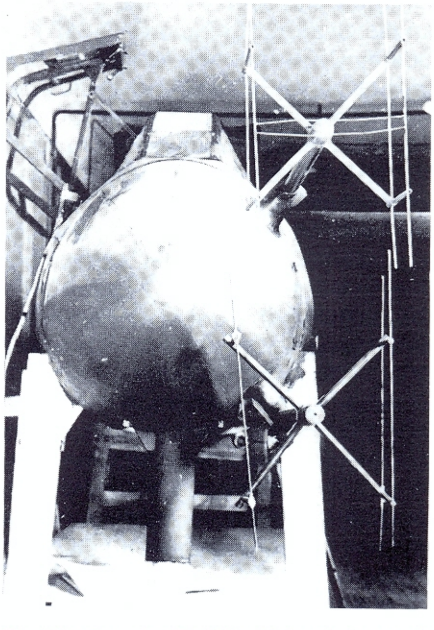
Bedingt durch die Verbindung von Holz- und Stahlteilen zog sich der Bau der ersten Mustermaschinen länger als geplant hin. Gleichzeitig wurden Leistungsberechnungen für die Nullserie (Baureihe A-0) erstellt, die man mit einer FuG 212a-Anlage ausrüsten wollte. Währenddessen arbeitete man mit Hochdruck an der Fertigstellung des ersten Musterflugzeugs mit Jumo 211 F-Reihenmotoren und Bugfahrwerk.

Das erste Erprobungsmuster der Ta 154, die V1 (WerkNr. 100001, TE+FE) flog erstmals am 01.07.1943 in Langenhagen. Am Steuerknüppel saß Flugkapitän Hans Sander. Am 01.07.1943 wurde die Maschine, welche noch unbewaffnet und mit einer provisorischen Funkanlage versehen war, von Kurt Tank nachgeflogen. Ab dem 21.07.1943 erfolgte die Umrüstung von Jumo 211 F- auf Jumo 211 N-Triebwerke. Die Maschine besaß weder Flammenvernichter, noch eine Starrbewaffnung. Die FuG 212-Anlage war erst bei späteren Musterflugzeugen geplant, da die V1 vornehmlich der Leistungserprobung im Werk diente. Am 23.07.1943 fanden Kabinenabsprengversuche in Lagenhagen statt, woran Vertreter der E-Stelle Rechlin teilnahmen. Wenig später, am 28.07.1943 flogen Beauvais und Böttcher, beide E-Stelle Rechlin, die Ta 154 V1 in Langenhagen nach.

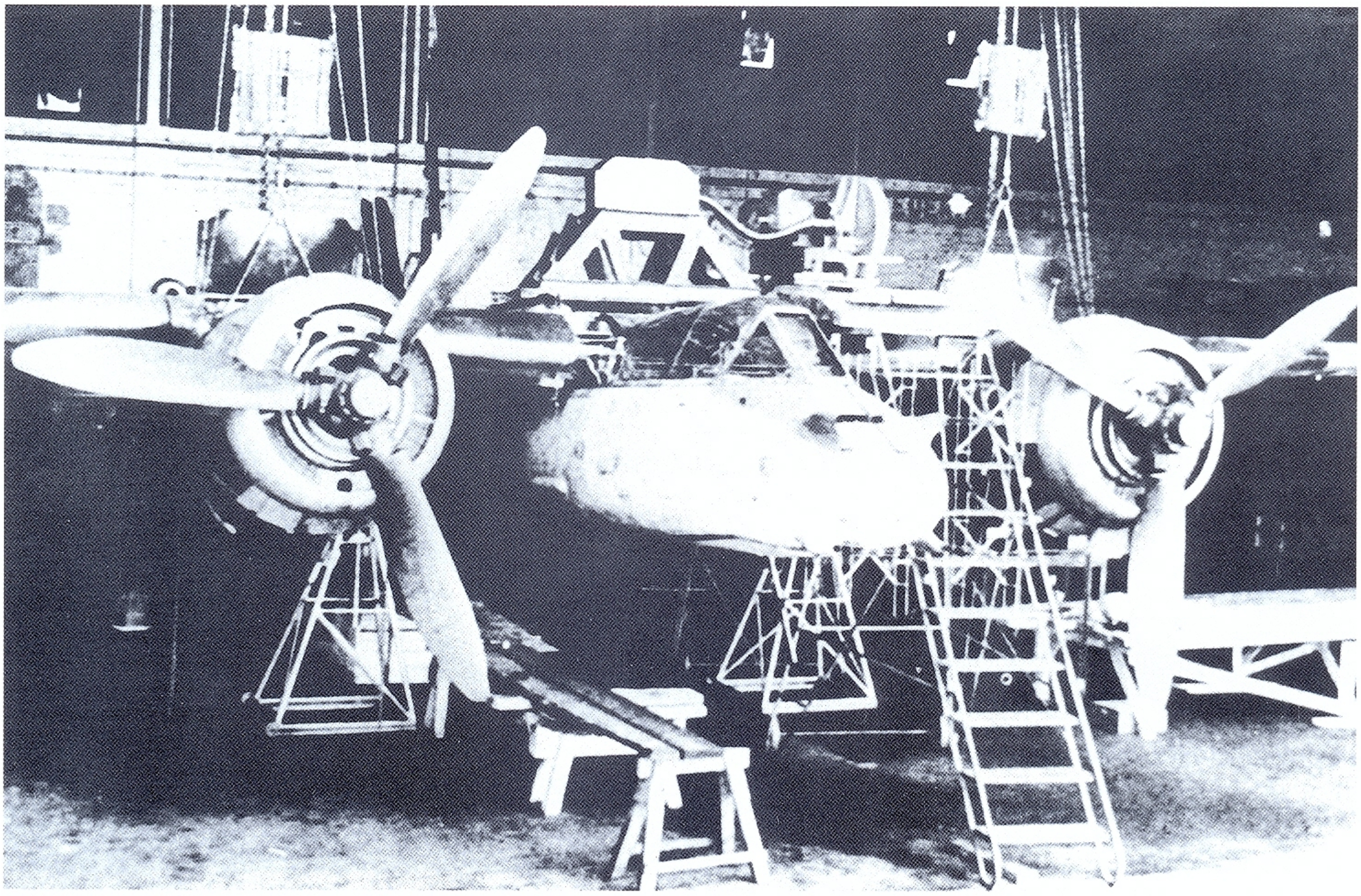
Drei Tage später wurde die Maschine bei einer Sacklandung während ihres 47.Fluges erheblich beschädigt, so daß eine Reparatur von fast einem Monat notwendig wurde. Die Maschine wurde bis zum 05.08.1944 geflogen und ging anläßlich des vernichtenden Luftangriffs auf Langenhagen verloren. Die zweite Mustermaschine Ta 154 V2 (WerkNr. 100002, TE+FF) wurde Ende August 1943 fertiggestellt und Anfang September1943 von Vertretern des Technischen Amtes und der E-Stelle Rechlin in Langenhagen ausgiebig besichtigt.

Außerdem fand in Bad Eilsen die Besichtigung der 1:1 Attrappe mit Lichtenstein SN-2-Anlage statt, welche die ursprünglich für die Serie geplanten FuG 212 C-1-Geräte ersetzten sollte. Hieran waren vor allem Offiziere der E-Stelle Werneuchen und des Technischen Amtes beteiligt. Die Ta 154 V2 flog erstmals am 10.09.1943 und diente außer der Dauererprobung vornehmlich Tests mit verschiedenen Flammenvernichterrohren und der Erprobung der Kühleranlage.

Die Maschine wurde später mit einer FuG 212 C-1-Anlage, einem Bugrad mit großem Nachlauf und einem B-Stand mit einem MG 81 Z nachgerüstet. Wie bei der V1 wurden die beiden Jumo 211 F durch zwei N-Triebwerke ersetzt. Die Versuchsmaschine wurde am 05.08.1944 in Lagenhagen durch einen Luftangriff



Die Attrappe der Ta 154 mit der Antenne der „Lichtenstein C-1-Anlage“.



Belastungsversuch an einer Ta 154-Zelle (vermutlich die Ta 154 V2).

zu 100% zerstört.

Die Ta 154 V3 hob erstmals am 25.11.1943 unter Führung von Werkspilot Werner Bartsch ab und befand sich ab dem 10.01.1944 kurzzeitig bei der E-Stelle Rechlin.

In Sorau wurde die Maschine bei einer Bauchlandung beschädigt und ging später ebenfalls durch den Luftangriff auf Langenhagen verloren. Es handelte sich beim dritten Prototyp um die zweite mit einem FuG 212 C-1 (später C-2) ausgerüsteten Nachtjäger mit vier MG 151/20 als Starrbewaffnung. Die Maschine besaß eine Flammenvernichteranlage und Jumo 211 N-Triebwerke mit VS 11-Luftschrauben.

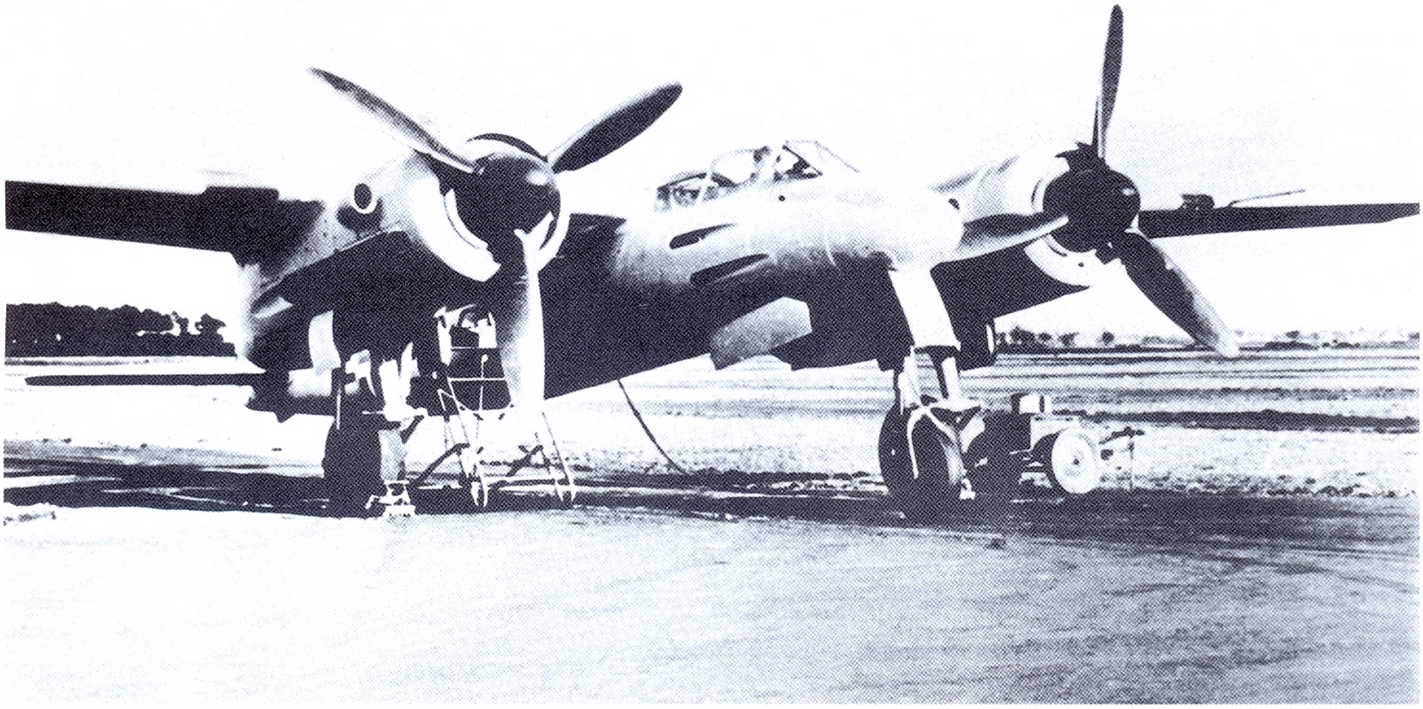
Der Erstflug der Ta 154 V4 fand am 19.01.1944 statt. Der nur achtminütige Flug wurde vom Werkspiloten Werner Bartsch und seinem Begleiter, Herrn Schorn, zwischen 10.56 h und 11.04 h durchgeführt.

Die Maschine besaß eine aus zwei MK 108 und zwei MG 151 bestehende Starrbewaffnung. Zwischen dem 12. und 13.02.1944 wurde die Maschine mit zwei 300 l fassenden Zusatzbehältern erprobt. Daneben stand das Erfliegen der Höchstgeschwindigkeit bei verschiedenen Motorleistungen (Jumo 211 F), die Dauererprobung der Wasserkühler, die Funktion der Landeklappen und der Sichtverhältnisse mit Periskop im Vordergrund der Werkserprobung. Bis zum 18.02.1944 konnten 36 Flüge mit einer Gesamtflugdauer von 37 Stunden 18 Minuten erreicht werden. Die Mehrzahl der Flüge führten die äußerst versierten Werkspiloten Sander, Bartsch, Mondry und Carl durch. Nach der Erprobung stellte der Leiter des Erprobungsbereichs, Flugkapitän Sander, Risse in den Luftschraubenblättern fest. Mit zwei Zusatztanks sank die Geschwindigkeit nur um knapp 20 km/h, die untergehängten Behälter machten sich flugeigenschaftsmäßig aber nicht bemerkbar.

Das fünfte Versuchsmuster (WerkNr. 100005, TE+FI) wurde von Werner Bartsch, am 25.02.1944, in Langenhagen eingeflogen. Ab dem 10.03.1944 befand sich die Maschine in Tarnewitz zur Waffenerprobung und hatte am 07.04.1944 einen Fahrwerksschaden. Was aus der Maschine ab September 1944 geworden ist, bleibt unbekannt. Die Maschine gehörte zu den Musterflugzeugen, die von Jumo 211 N-Motoren auf Jumo 213A-Triebwerke mit VS 111-Luftschrauben umgerüstet wurden, wobei das Haupffahrwerk (wegen des durch den Motorenumbau verschobenen Schwerpunktes) um 0,16 m zurückversetzt wurde. Die Ta 154 V6 erhob sich am 18.03.1944 erstmals in die Luft und wurde zwischen dem 10.06.1944 und dem 22.09.1944 in Rechlin erprobt. Die Maschine wurde ab Ende September mit zwei Jumo 213 A-1 mit VS 111-Propellern ausgerüstet. Das Musterflugzeug war mit einem Bugrad mit großen Nachlauf und einer K12-Kurssteuerung ausgestattet. Die hauptsächlich der FT-Erprobung dienende Maschine wurde im Oktober 1944 für die Ta 154-Besatzungsschulung bei der Luftwaffe eingesetzt.

Am 25.03.1944 absolvierte die Ta 154 V7 ihren Erstflug und wurde schon am 09.04.1944 durch Feindeinwirkung beschädigt. Die Maschine hatte noch die alte Bugradausführung und Jumo 211 N-Motoren. Am 05.08.1944 wurde auch dieses Versuchsmuster in Langenhagen durch alliierte Bomben zerstört.

Die Ta 154 V8 diente als Musterflugzeug mit zwei Jumo 213 A-1 und besaß Luftschrauben aus sogenanntem Schränkholz. Das Bugrad hatte einen großen Nachlauf. Die Maschine verfügte über ein kleines Höhenleitwerk mit kleinem Seitenruder und war weder bewaffnet, noch mit einer Antennenanlage für etwaige Funkmessgeräte versehen. Die Maschine



Die abgestellte Ta 154 V3 in Langenhagen.

wurde am 8.04.1944 und am 03.05.1944 von Hans Sander eingeflogen, als Begleiter flog Herr Schorn mit. Am 05.05.1944 unternahm die Besatzung Otto/Schorn den vierten Testflug. Zuvor waren 250 kg Ballast eingebaut worden und die Heizungsanlage funktionsklar gemacht worden. Bei dem tragisch verlaufenen fünften Flug (Besatzung Otto/Rettig) wollte man die Leistungen mit Jumo 213 A-Motoren erfliegen, wobei es zu einem Motorbrand kommen sollte.

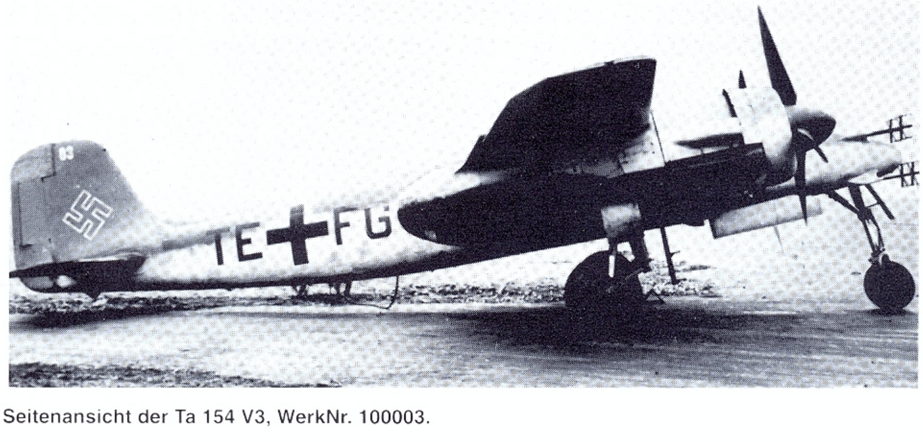
Die Ta 154 V9 (WerkNr. 100009, TE+FM) war als Mustermaschine für die Einweisung neuer Piloten gedacht. Die vermutlich einzige in Posen endmontierte Maschine ging bereits bei ihrem Erstflug am 18.04.1944 verloren. Bei der Landung in Erfurt kam es zu einem verhängnisvollen Bruch, bei dem der Werkspilot Werner Bartsch verletzt und sein Begleiter, Hans Meyer, getötet wurden. Das zehnte Musterflugzeug, die Ta 154 V10 (WerkNr. 100010, TE+FN) wurde im Mai 1944 in Langenhagen endmontiert und startete am 04.06.1944 dort zum erfolgreichen Erstflug. Die Maschine wurde mit zwei Jumo 213 A-1 und VS 9-Luftschrauben ausgerüstet und diente in Langenhagen der Werkserprobung der Ta 154.

Die drei folgenden Versuchsmuster, die Ta 154 V11 bis V13 °(WerkNrn. 100011 bis 100013) wurden im Sommer 1944 in Erfurt als A-0 produziert und dienten diversen Festigkeitsuntersuchungen für die verschiedenen Ta 154 A-Baureihen.

Die Baureihen

Von der Ta 154 waren die Baureihen A bis D im Frühjahr 1944 in der fortgeschrittenen Planung. Von der Ta 154 A war an die Produktion der in Holzbauweise auszuführenden Tagjäger (A-1, A1/R1 und A-2), des Nachtjägers A-4 und des Schulflugzeugs mit Doppelsteuerung, der Ta 154 A-3, gedacht. Als Triebwerke waren jeweils zwei Jumo 211 N oder R vorgesehen. Lediglich einige A-1, A-2 und A-4 wurden schließlich im Rahmen einer Umbauaktion für den Einsatz bei der Luftwaffe verfügbar.

Die Entwicklung der Ta 154 B wurde Ende Mai 1944 abgebrochen, da der Änderungsaufwand zu groß war. Die Ta 154 C sollte die Ta 154 A-Baureihen mit Jumo 213-Motoren möglichst bald ablösen und war in drei unterschiedlich ausgestatteten Baureihen konzipiert. Außer einem zweisitzigen Nachtjäger 0-1 waren der einsitzige Tagjäger und Jagdbomber, die C-2, und der zweisitzige Tagjäger 0-3. der ansonsten der C-2 entsprach, in der fortgeschrittenen Planung.



Seitenansicht der Ta 154 V3, WerkNr. 100003.

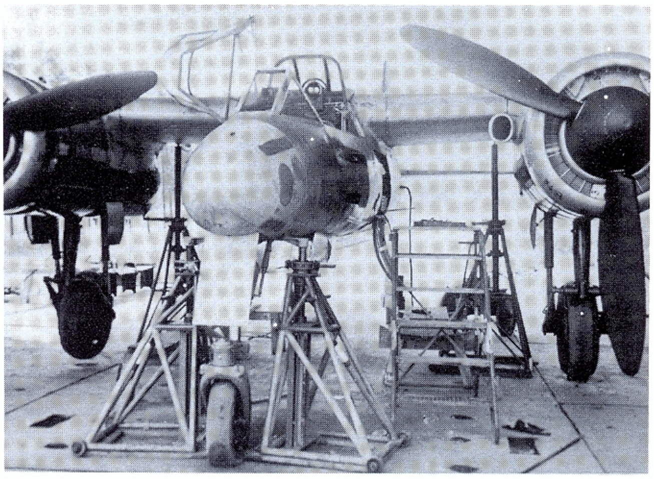
Die letzte durchgeplante Version, die Ta 154 D, wurde zum Grundmodell des späteren Ta 254-Entwurfs, der ab 1945 in zwei Modellen (A-1 und A-2) als Großserie hergestellt werden sollte.

Die Produktion

Die großflächig aufzuziehende Massenfertigung kam angesichts der Kriegslage sowie der vielfältigen Probleme beim Bau der hölzernen Ta 154 über Ansätze nicht hinaus.

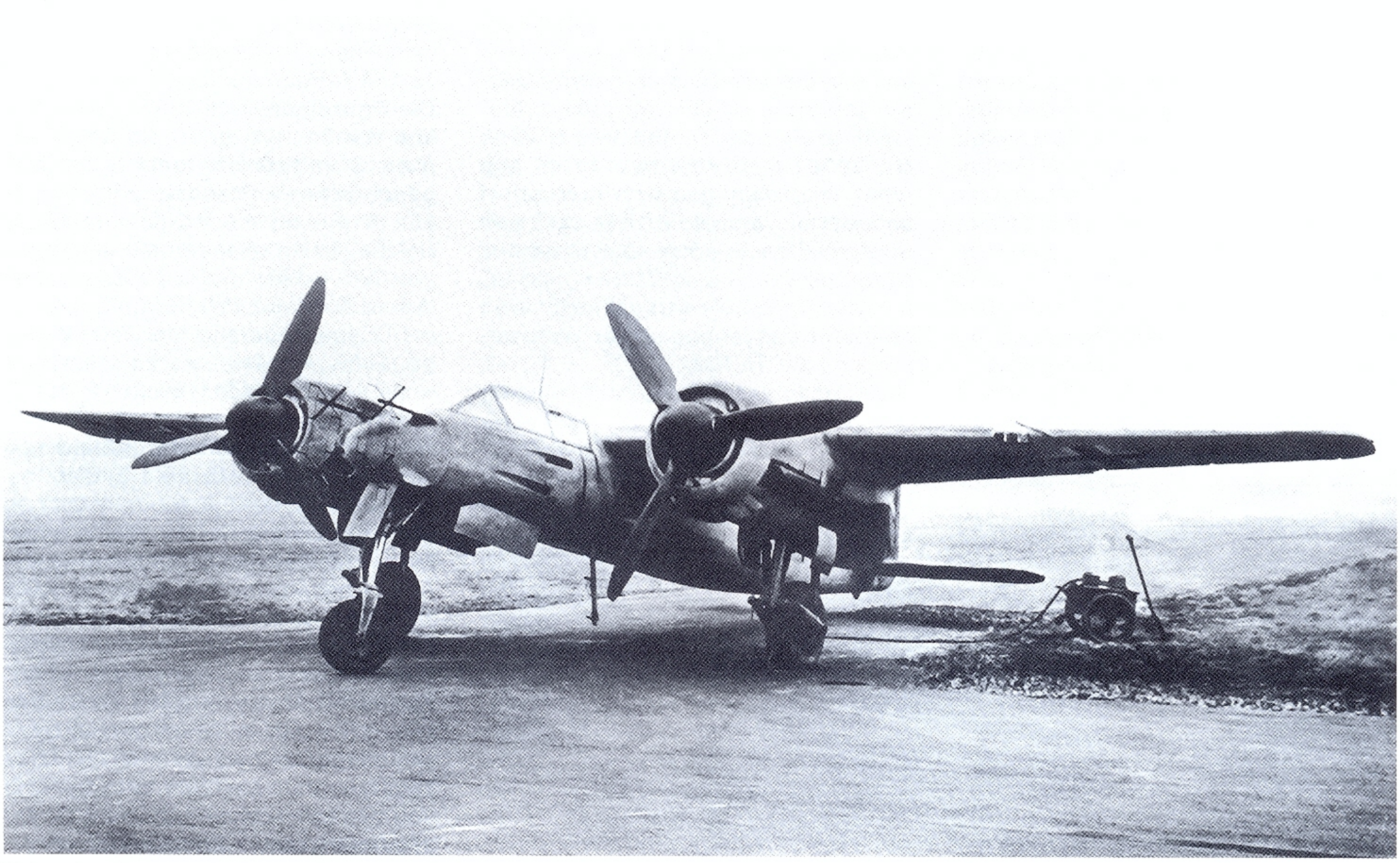
Es mangelte an im Holzbau ausreichend geschulten Ingenieuren, Vorarbeitern und Fachkräften. Außerdem fehlten Vorrichtungen für den Bau der hölzernen Baugruppen, die nicht programmgemäß fertiggestellt worden waren. Dies galt für die Fertigungskreise in Thüringen, Schlesien und dem Warthegau. Die in diesen Bereichen hergestellten Ta 154 sollten in den Montagezentren in Posen-Kreising, Erfurt und Bunzlau endmontiert werden. Aber auch in Sorau oder Cottbus war anfangs die Endmontage der Ta 154 in großem Stil vorgesehen, lief aber ebenfalls nicht wie geplant an.

Dabei war im Lieferprogramm 223/1 vom 15.04.1943 der Ta 154 breitester Raum eingeräumt worden. Ab Oktober 1943 sollte die Großserienfertigung anlaufen und schrittweise bis Januar 1945 auf 600 Maschinen pro Monat gesteigert werden.

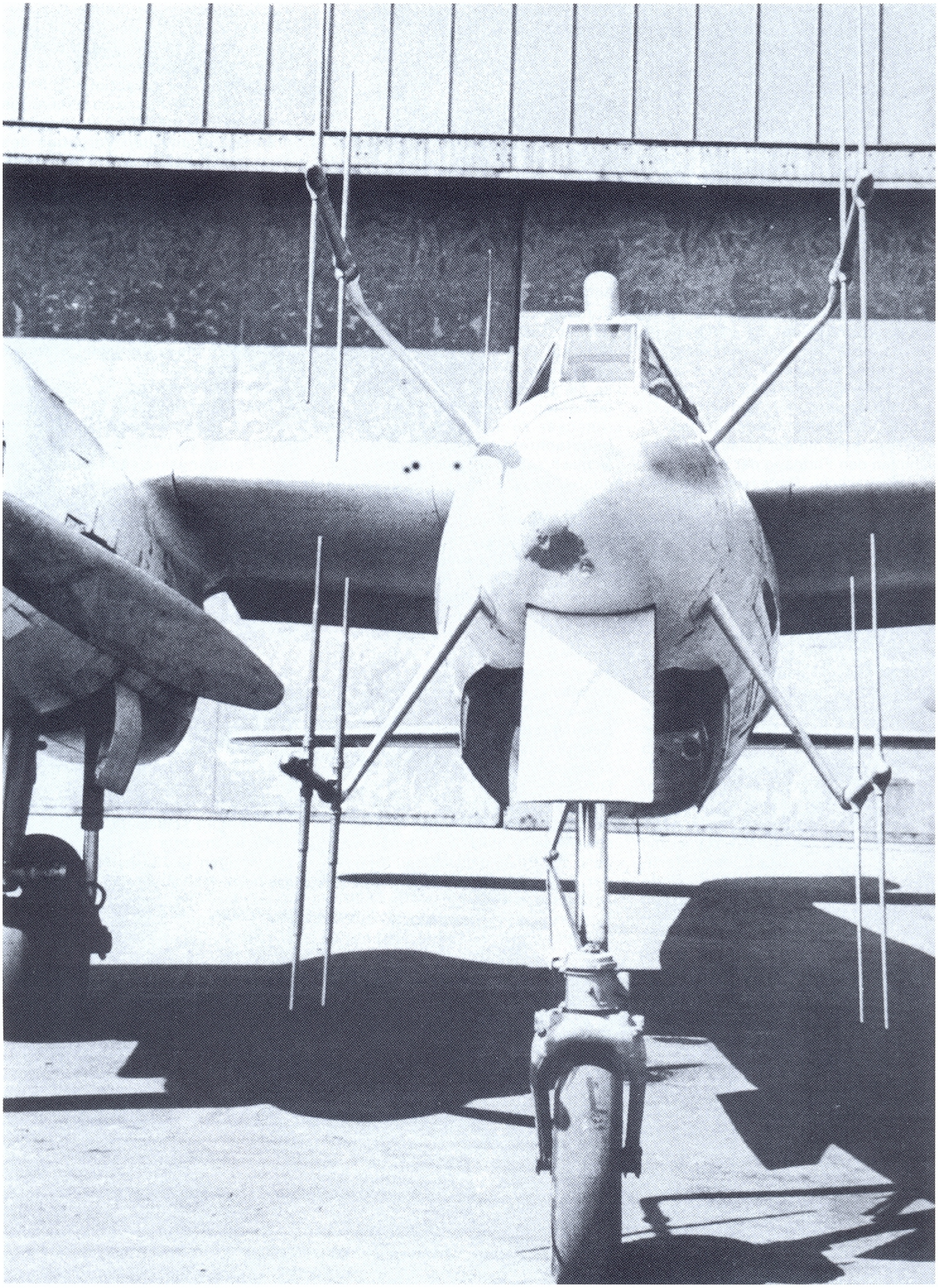


Überprüfung der Fahrwerksanlage bei der Ta 154 V3, die mit einem rückwärtigen Abwehrstand ausgerüstet war.

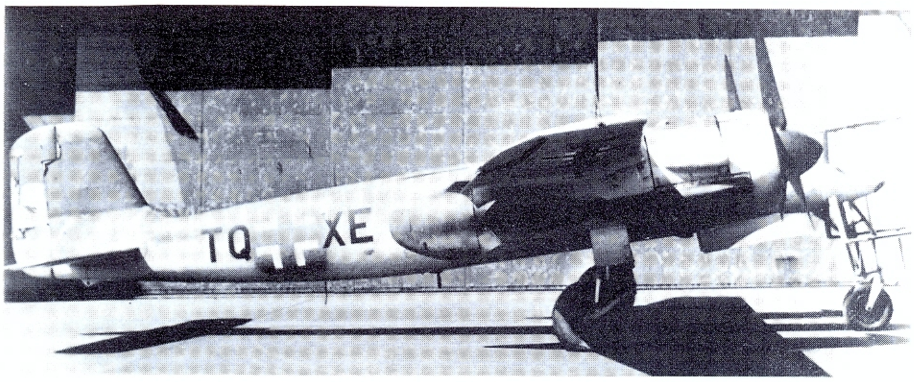
Gleichzeitig war an das Ende der Fertigung von Ju 88 G-1, Bf 110 G-4 und Do 217 N1/N-2 sowie deren Untervarianten gedacht. Ab Juni 1945 sollte lediglich noch die Ta 154 sowie die He 219 als Nachtjäger produziert werden. Schon ab Ende 1943 rechnete man mit 200 Flugzeugen pro Monat, ab Juli 1944 sollten 300 und ab November 1944 bereits 500 Ta 154 endmontiert werden. Soweit die Planung. Bereits am 06.05.1943 verzichtete der GdJ jedoch auf die Fortsetzung aller das BaumusterTa 154 betreffenden Arbeiten, insbesondere im Bereich der Ausführung B, solange die Industrie die Maschine nicht mit einer hochgesetzten Kanzel versehen würde, um so die bislang schlechten Sichtverhältnisse nachhaltig zu verbessern. Die Maschine sollte in den Ausführungen A und B bis zum 1500. ausgelieferten Flugzeug daher ausschließlich als Zerstörer oder Schnellkämpfer zum Einsatz kommen. Darüberhinaus legte der Generalquartiermeister der Luftwaffe am 08.05.1943 fest, daß nach Änderung der Ta 154-Zelle auf einen Metallrumpf nebst geänderter Kabine monatlich 150 Ta 154 B-Nachtjäger, 150 Ta 154 B-Tagzerstörer und 200 Ta 154 B-Schnellkampfflugzeuge ausgeliefert werden sollten. Zwar war die Zahl der zu produzierenden Maschinen nun geringer als in den kürzlich erstellten Programmvorgaben, doch auch diese Produktionszahlen waren vorerst illusorisch.



Einbau des Lichtenstein-Gerätes FuG 212 C-1 bei der Ta 154.



Frontansicht der WerkNr. 120005 (TQ+XE).



Die Ta 154 A-0 (TQ+XE) wurde später als A-4 hergerichtet.

Im Industrieprogramm Nr. 223 vom 18.06.1943 waren bis August 1945 insgesamt 6598 Ta 154 vorgesehen. Davon sollte die Masse kurzzeitig auf die neuen Baureihen A-1 und A-2 entfallen, die ab Ende 1945 von der wesentlich verbesserten Ta 154 C- 1, C-2 und C-4 abgelöst werden sollten.

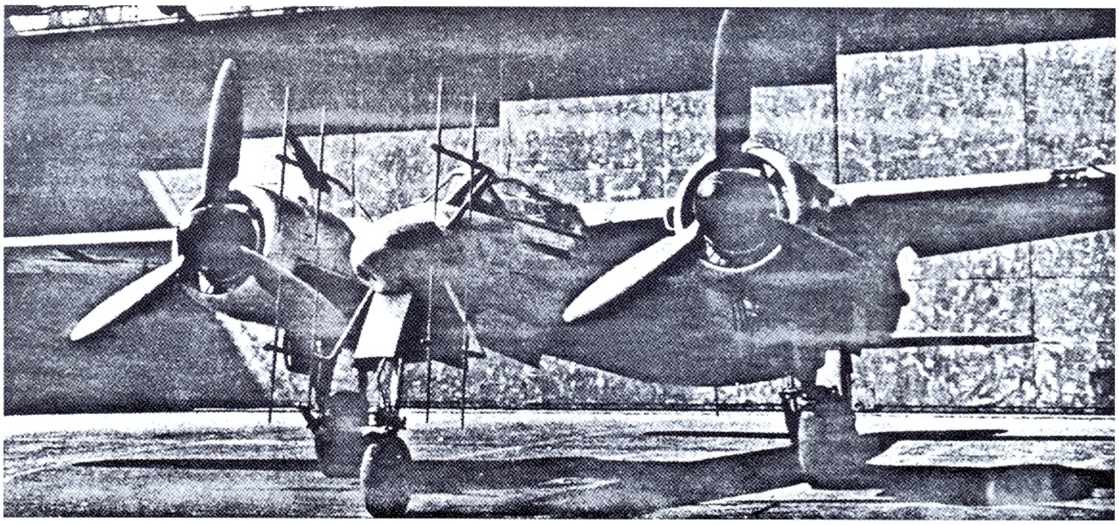
Die Probleme mit der Leimherstellung lähmten den Fortgang der Arbeiten jedoch erheblich, Professor Tank blieb daher nichts anderes übrig, als den Weiterbau der Maschine in Frage zu stellen. Hierauf wurde er von einem fanatischen Werksangehörigen wegen „Sabotage“ beim örtlichen Gauleiter denunziert und ein Verfahren gegen ihn in Gang gebracht.

Im RLM ging man jedoch davon aus, daß es sich um einen Fall höherer Gewalt handeln müßte und Kurt Tank keine Schuld an den Verzögerungen träfe. Anfang August 1943 berichtete Kurt Tank dem ObdL Hermann Göring, GFM Milch und dessen Stab ausführlich über die bisherige Ta 154-Entwicklung, wobei Probleme mit der Holzkonstruktion offengelegt wurden, wenn auch nicht in vollem Umfange.

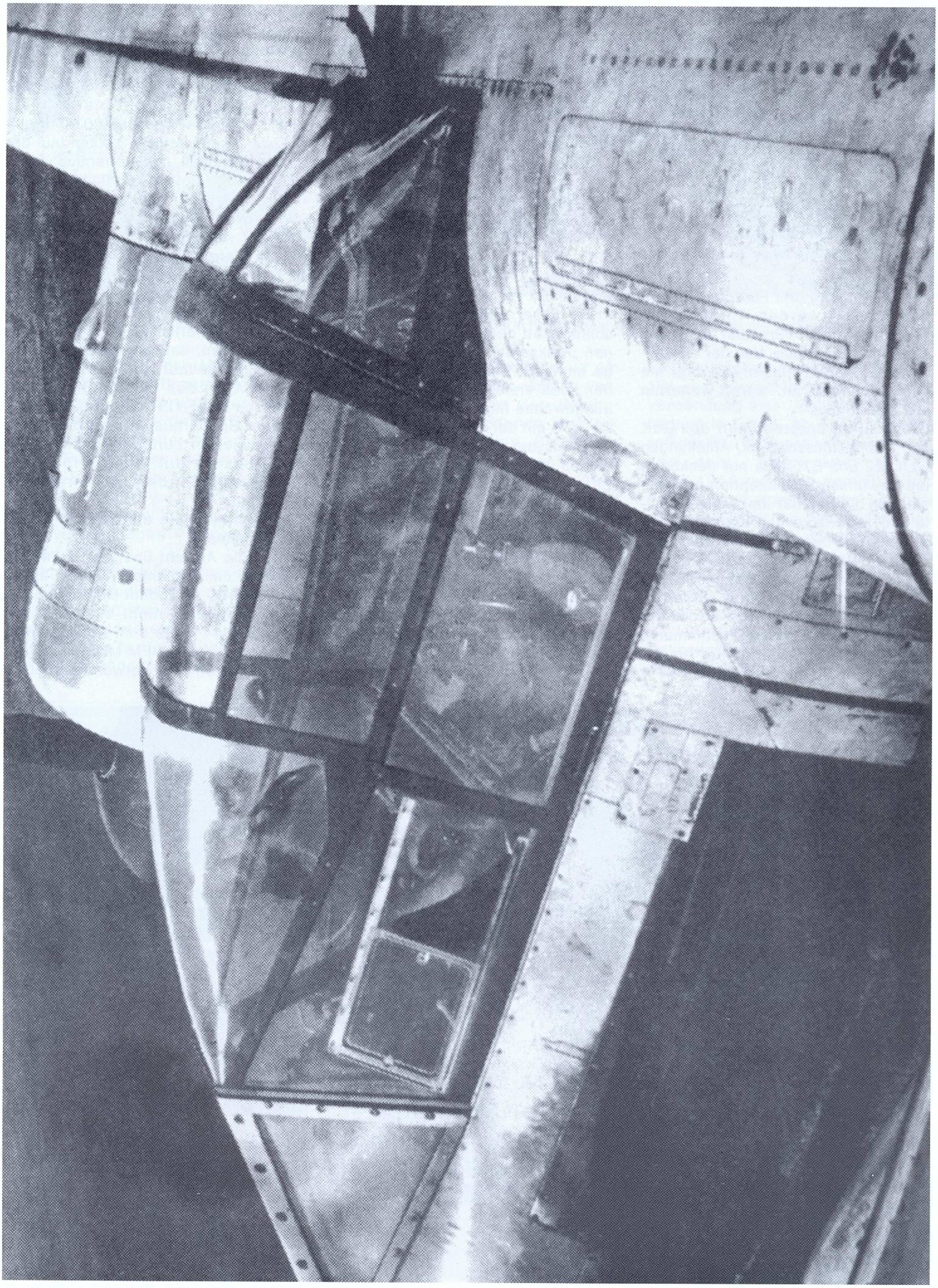
Ab März 1944, so Kurt Tank, sei mit der Aufnahme der Großserienfertigung zu rechnen, so daß bis Ende 1944 etwa 500 Ta 154, einschließlich der Nullserienflugzeuge, ausgeliefert werden könnten. Diese Zahl war wesentlich geringer als in den bisherigen Vorgaben, stand aber infolge der vielfältigen, technischen Probleme gleichfalls auf tönernen Füßen. Bis zum 22.11.1943 konnte die E-Stelle Rechlin die Ta 154 V1 in allen Details begutachten. Hierbei kam Hptm. Lichtenecker zu dem Schluß, daß das begutachtete Versuchsmuster hinsichtlich seiner Bauausführung im allgemeinen einen guten Eindruck machen würde, daß aber im Falle eines Schadens an Rumpf, Fläche oder Seitenleitwerk, die Truppe nicht in der Lage wäre, entsprechende Reparaturen durchzuführen. Außerdem rügte er die schlechte Austauschbarkeit von beschädigten Teilen bei der Ta 154. Da es bei der Holzbauweise auf präzises Arbeiten ankam, sollten Flugzeugtischler sogleich bei Focke-Wulf eingesetzt werden, um nach der Einweisungsphase die spätere Instandsetzung oder die notwendig gewordenen Umrüstungen bei der Truppe selbst ausführen zu können.

Die Schwierigkeiten mit der angestrebten Großserienproduktion eskalierten jedoch schon am 15.01.1944 soweit, daß - anläßlich einer Besichtigung der Produktionsstätte in Posen - der Generalbevollmächtigte für den Arbeitseinsatz, Gauleiter Fritz Sauckel, dem dortigen Direktor Schnebel mit seiner Einweisung ins Konzentrationslager drohte, falls dieser die Fertigung der Ta 154 nicht programmgemäß in Gang bringen würde. Die vorgegebenen Werte waren jedoch viel zu optimistisch, um der Realität Rechnung zu tragen. Ein Abgleich zwischen dem Flugzeugprogramm 225 und den Vorgaben des Jägerstabs zeigte am 16.03.1944, daß mit den ersten „serienmäßigen“ Ta 154 ab März in Erfurt gerechnet werden konnte. In Schlesien sollte die erste Ta 154 ab Mai 1944 fertiggestellt werden. Gleichzeitig dachte man in Thüringen bereits an die Ausbringung von zehn Flugzeugen. Weitere 25 Ta 154 sollten das Focke-Wulf Reparatur-Werk bei Erfurt verlassen. Doch auch diese Vorgaben erwiesen sich als nicht haltbar.

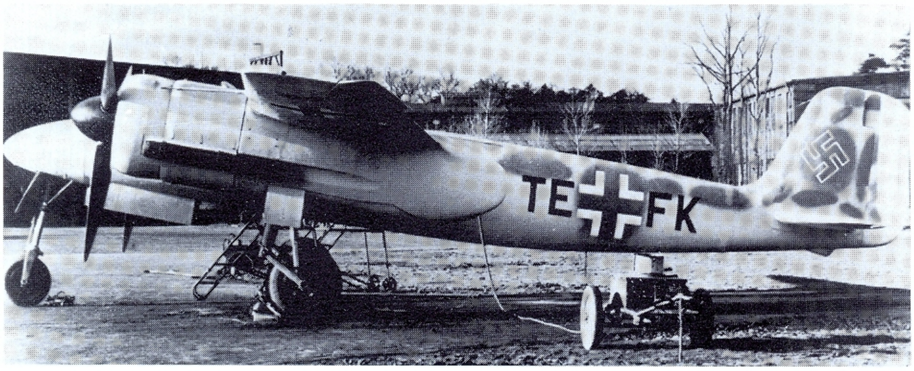
Im Mai1944 sollte die Ta 154-Produktion wie folgt ablaufen: Die Fertigung von 102 Ta 154 A-1 mußte im Bereich Posen, die von 410 A-1/R1 in allen drei Fertigungskreisen erfolgen, um die geplanten Stückzahlen zu erreichen. Die 165 A-4-Nachtjäger sollten in Thüringen entstehen. Die Ta 154 C-1 war im Raum Posen sowie in Erfurt eingeplant. Die C-3 wäre in Bunzlau und gleichzeitig in Erfurt endmontiert worden. Da der Arbeitsanlauf der Fertigungskreise nicht den gewünschten, vor allem schnellen Erfolg zeigte, wurde versucht, die Serienproduktion durch Focke-Wulf (Posen), dem Reparatur-Werk Erfurt sowie den Weser Flugzeugwerken zu unterstützen. Das Flugzeugprogramm 226 vom 15.05.1944 ging davon aus, daß von der A-0 14 Maschinen abgeliefert würden, von denen elf bis zum 30.04.1944 fertiggestellt waren. Die drei übrigen sollten im Mai und Juni 1944 endmontiert werden. Von der zweisitzigen Ta 154 A-1 würde Focke-Wulf 102 Maschinen im Raum Posen herstellen. Die mit Jumo 211 N und GM 1-Anlage ausgerüsteten Ta 154 A-1/R1-Tagjäger sollten ab Septem-



Infolge der Kabinenauslegung stand es mit den Sichtverhältnissen für den Flugzeugführer nicht sonderlich gut aus.



Nahansicht des mit einem MG 81Z bestückten Abwehrstands.



Die Ta 154 V7 im April 1944 in Hannover-Langenhagen.

ber 1944 in den drei Fertigungsringen endmontiert werden. Bis Februar 1945 lauteten die Vorgaben auf insgesamt 410 Maschinen. Von der einsitzigen Ta 154 A-2, einem Zerstörer mit Jumo 211-Motoren, waren weiterhin 157 zu fertigen.

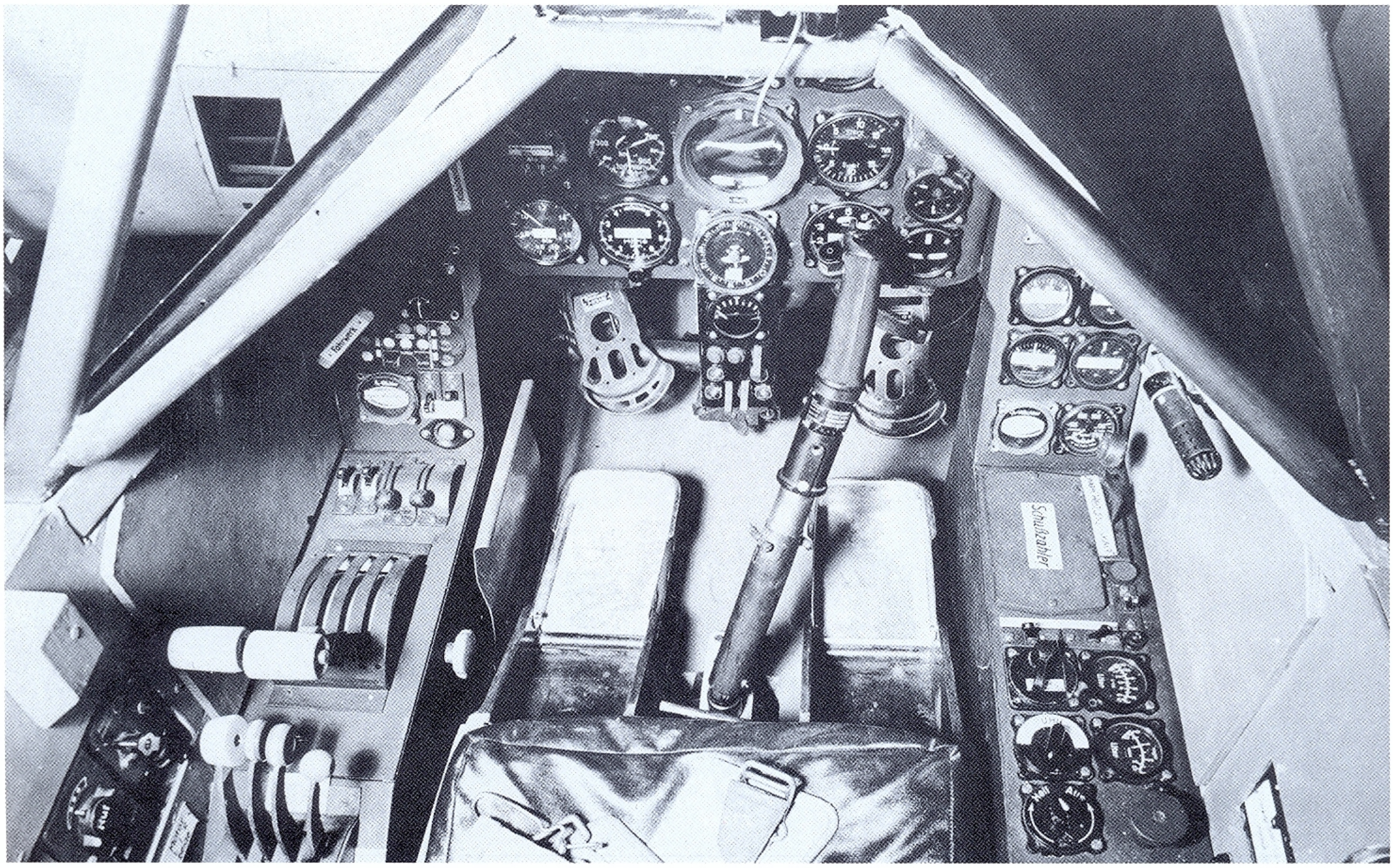
Gleichzeitig unternahmen der GdK und das Technische Amt, Abteilungen GL/C-E2 und E7, alles nur denkbare, die gewünschte Konzeption schnellstens in die Realität umzusetzen. Mitte Mai 1944 legte das Konstruktionsbüro überarbeitete Planstudien für einen „Pulkzerstörer“, die Ta 154 A O/U2, vor. Da es sich bei der Ta 154 um eine Maschine ohne wesentlichen Leichtmetallanteil handelte, fand der Entwurf einige Zustimmung. Professor Kurt Tank schlug hierfür vorerst den Umbau von 15 Ta 154 A Maschinen vor.

Trotz dieser relativ geringen Anzahl sollten statt der vom Werk angebotenen „Pulkzerstörer“ nur fünf Flugzeuge im Werk Posen umgerüstet werden. Das erste für diese Ausführung ausgewählte Musterflugzeug, eine Ta 154 A-0 mit der WerkNr. 120004, flog erstmals am 25.05.1944 und wurde am 05.08.1944 beim Luftangriff auf Langenhagen durch Bomben zerstört, ehe es zum Umbau zur A-0/U2 „Sondereinsatz“ gekommen war. Darüberhinaus waren vier weitere Maschinen der ursprünglich als Nachtjäger geplanten Version Ta 154 A-0/UI für einen Umbau vorgesehen. Es handelte sich insgesamt um die Maschinen, die zwischen Juli und Oktober I944ausgeliefert werden sollten und folgende Werknummern besaßen:
WerkNr.0020(alt) =WerkNr. 120011 (neu) WerkNr.0022(alt) =WerkNr. 12001 2(neu) WerkNr.0033(alt) =WerkNr. 1 20060(neu) WerkNr.0034(alt) =WerkNr. 1201 04(neu)
Diese ,,Pulkzerstörer“ sollten laut der Ta 154-Muster- und Serienflugzeugs-Übersicht“ vom 31.05.1944 von zwei Jumo 211 N mit VS 11-Luftschrauben angetrieben werden. Im vorderen Rumpf sollte sich der ,,Sondereinbau“ (Sprenglandung) befinden. Die FT-Anlage hätte aus einem FuG 16 ZY und einer vereinfachten Kurssteuerung bestanden.

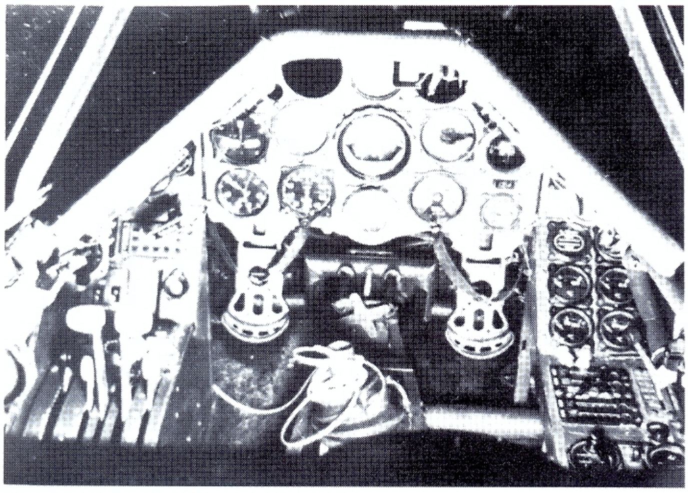
Es darf sicherlich davon ausgegangen werden, daß die Sprengstoffträger nicht gebaut wurden. Weder die Unterlagen des Jägerstabes, noch die des Chef TLR befaßten sich mit dieser Sonderausführung, da infolge der alliierten Luftüberlegenheit keine Aussicht auf einen erfolgreich abzuschließenden Sondereinsatz bestand.

Die Verwendung als „Mistel“ gegen Bodenziele

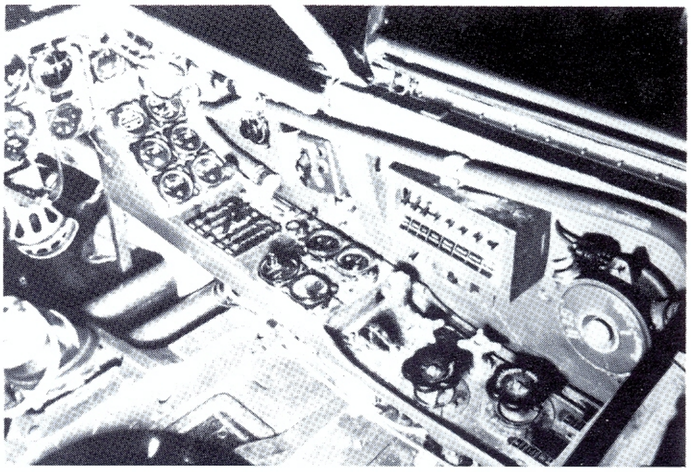
Auch die Ansicht über den künftigen Nutzen der geplanten „Mistel Ta 154 A - Fw 190 A-8“, dem Gerät „Beethoven“ war 1944 nicht einhellig. Am 04.02.1944 hatte sich der Generalluftzeugmeister, GFM Milch, noch generell gegen eine Verwendung teurer



Die Kabinenattrappe der Ta 154 wurde mehrfach geändert.



Das Instrumentenbrett der Ta 154 A-0.

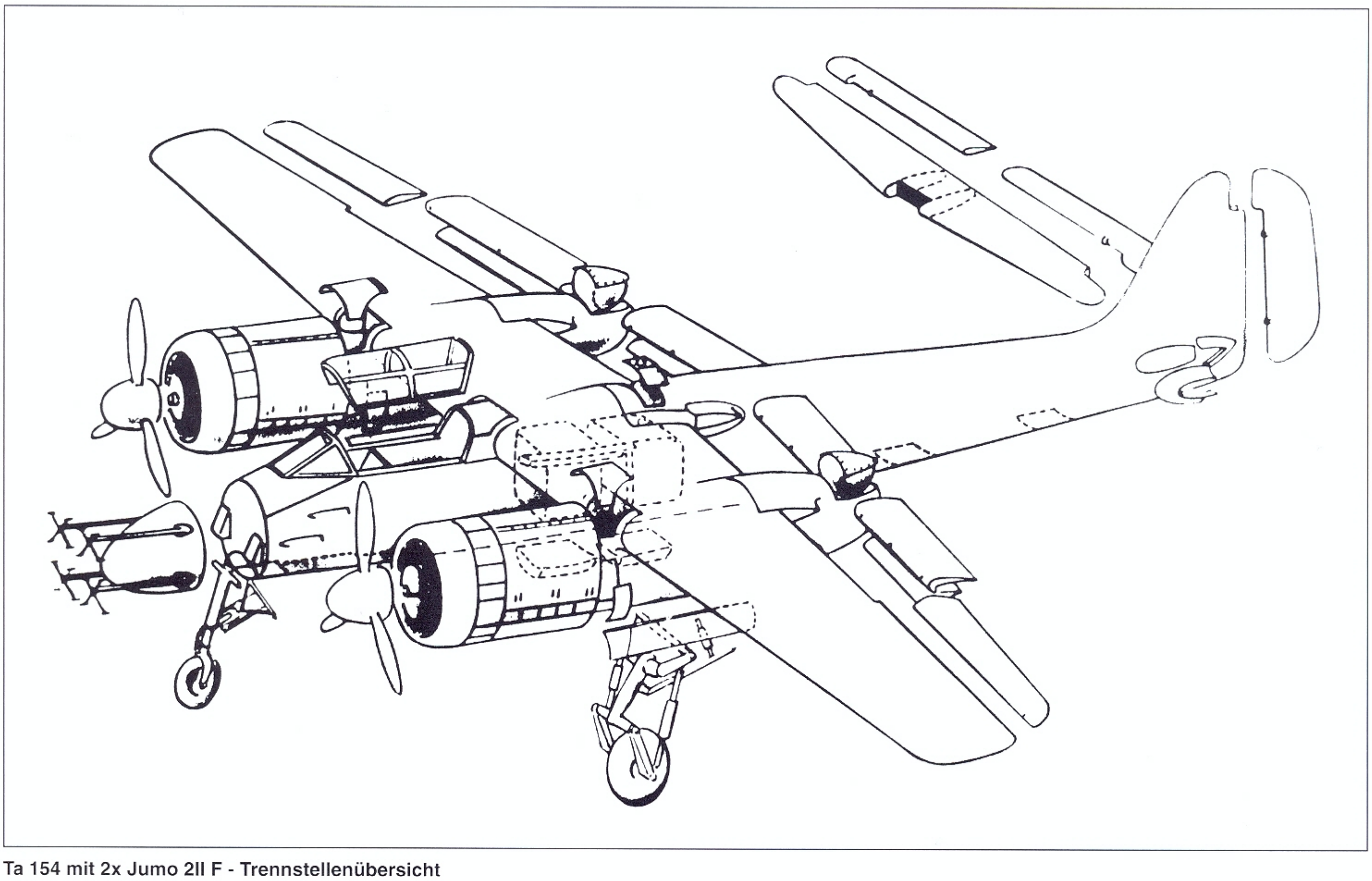


Die in Flugrichtung rechte Seitenkonsole mit der Sauerstoffanlage.

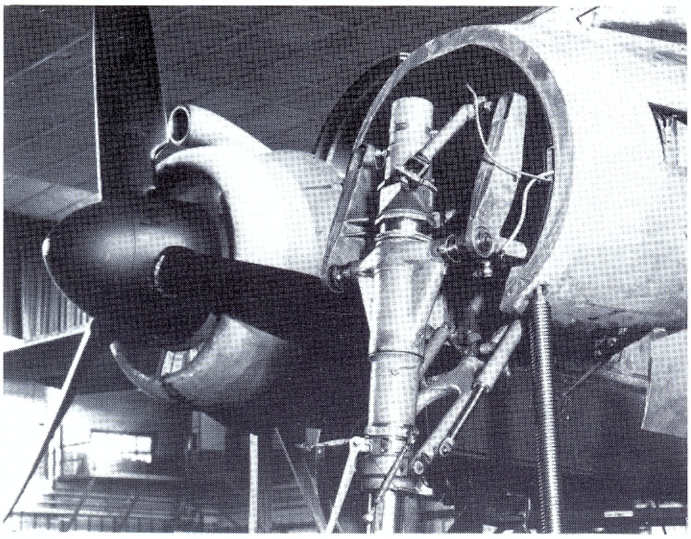
Flugzeugzellen für den Misteleinsatz gewandt. Er beauftragte daraufhin den General der Kampfflieger (GdK) sowie seine Abteilungen GL/C-E2 und GL/C-E7 mit der Ausarbeitung eines Forderungskatalogs für den „Mistel-Einsatz". Im Gegensatz zum „Pulkzerstörer" lag der Einsatzschwerpunkt nun auf der Bekämpfung von wichtigen Punktzielen am Boden.

Nach der Fertigstellung der notwendigen Zeichnungssätze im Mai 1944 und der Ausrüstungs-Aufstellung im Juni 1944 wurde eine Kurzbeschreibung für eine Ta 154 als unbemannter Sprengstoffträger mit einer aufgesetzter Fw 190 A-8 als Leitflugzeug am 14.07.1944 fertiggestellt. Anstatt von „Pulkzerstörern" sollten vier „Beethoven-Gespanne", wiederum im Werk Posen, gebaut werden. Bei Focke Wulf ging man davon aus, daß ein Start des maximal 15.150 kg schweren Geräts von Betonbahnen aus möglich sei. Der Einsatz und die Steuerung der Mistel hätte der der Ju 88-Mistel in allen Einzelheiten entsprochen.

Drei Ausführungen, die sich nur durch die Größe der Hohlladung (2500 kg, 3000 kg und 3500 kg) unterschieden, wurden durchgerechnet. Auf Grund der bisherigen Festigkeitswerte und angesichts des Fahrgestells der Ta 154 kam - wenn überhaupt - nur die Verwendung einer 2500 kg schweren Ladung in Frage. Ab Ende Juli 1944 soll der Bau in Posen vorbereitet worden sein. Zuvor kam es am 17.07.1944 zwischen dem RLM und Prof. Tank zu einer Besprechung über die ungewöhnlichen Fluggeräte. Hierbei wurde festgelegt, daß eine 2500 kg schwere Minenladung, deren Entwurf das RLM beisteuern wollte, zum Einbau gelangen sollte. Um die Montagezeiten auf dem künftigen Einsatzhorst auf ein Mindestmaß zu beschränken, sollten die Gespanne ohne Gefechtskopf dorthin überführt werden.

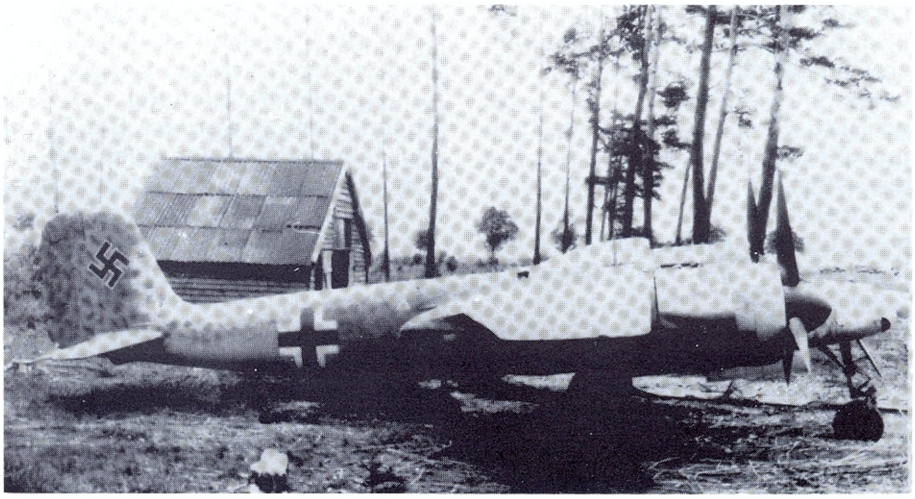


Ta 154 mit 2x Jumo 2II F - Trennstellenübersicht

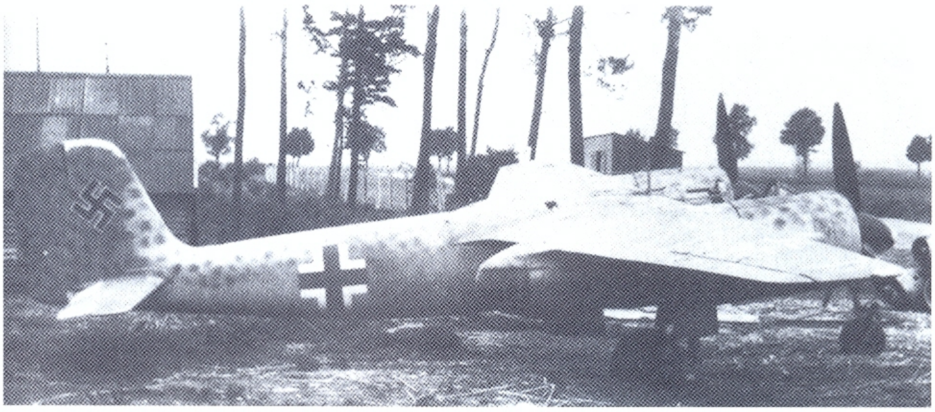


◄ Einziehmechanik des Bugfahrwerks.

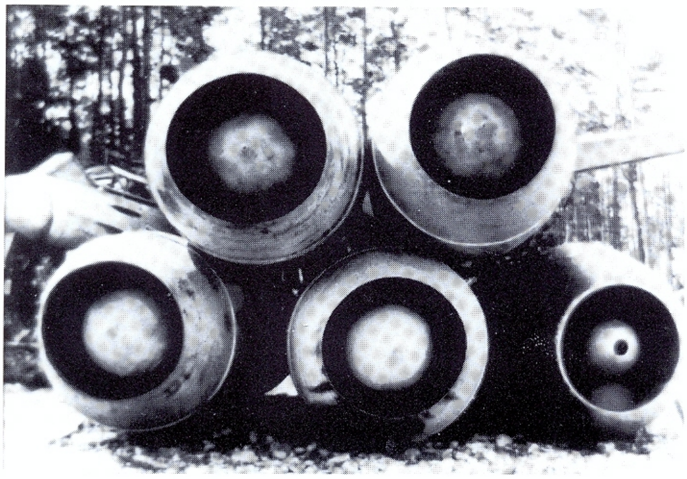
▼ Eine Ta 154 A-1 diente bei der III. (Erg.)/JG 2 in Lechfeld als Schulmaschine.



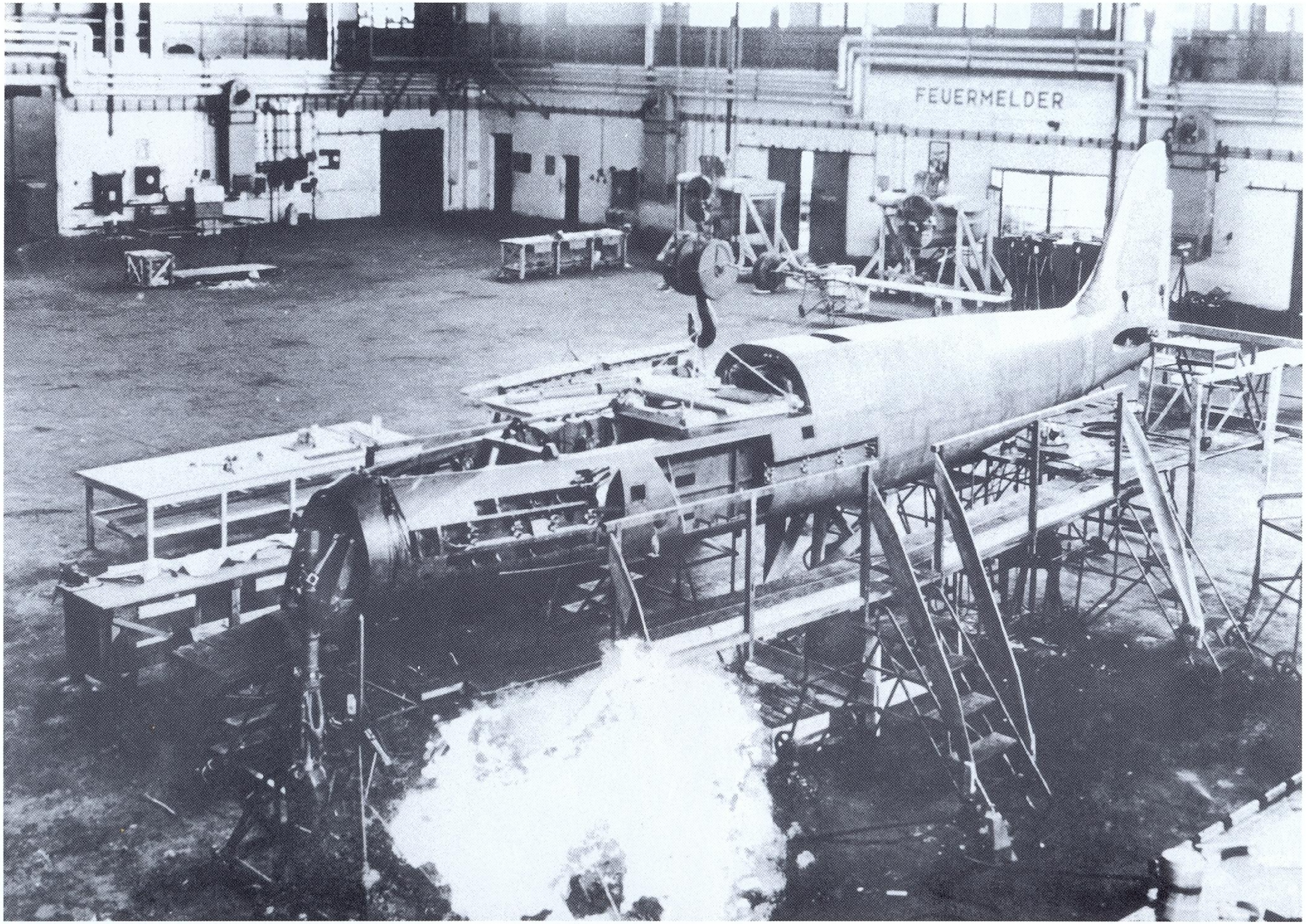
Bei Überführungsflügen mit Sprengkopf wäre man um eine Verstärkung des Fahrgestelsl nicht umhingekommen, da das Landegewicht noch bei 12.500 kg gelegen hätte. Als Endlösung sah das RLM den Einsatz eines Startwagens vor. Focke-Wulf wurde angewiesen, sofort mit der Konstruktion zu beginnen, wobei man sich an den Erfahrungen bei Junkers orientieren sollte. Ein schriftlicher Auftrag würde, so Ingenieur Scheibe, bald folgen. Man ging im Werk davon aus, daß die ersten Gespanne bis Ende August 1944 zur Ablieferung bereitständen. Insgesamt war an den Bau von 50 Mistel-Flugzeugen gedacht. Hieran wurde noch Mitte August mit Hochdruck gearbeitet. Dann aber traf die Anweisung ein, die ersten vier Maschinen als Nachtjäger mit Jumo 213 auszurüsten und versuchsweise einzusetzen. Laut Angaben von Flugkapitän Hans Sander sind daher weder ein „Pulkzerstörer“, noch ein „Mistelgespann“ jemals geflogen.



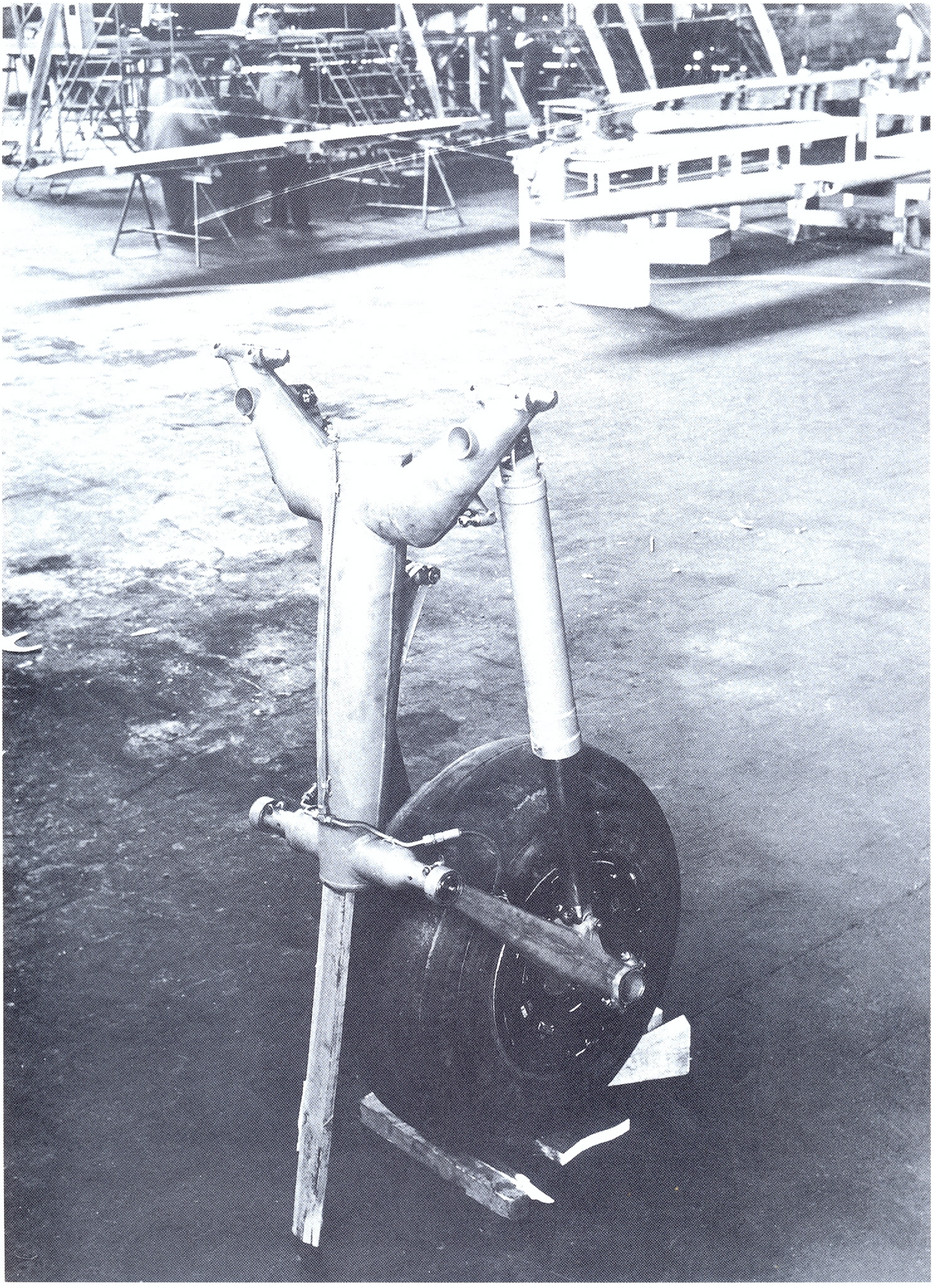
▲ Seitenansicht des zweisitzigen Schulflugzeuges.



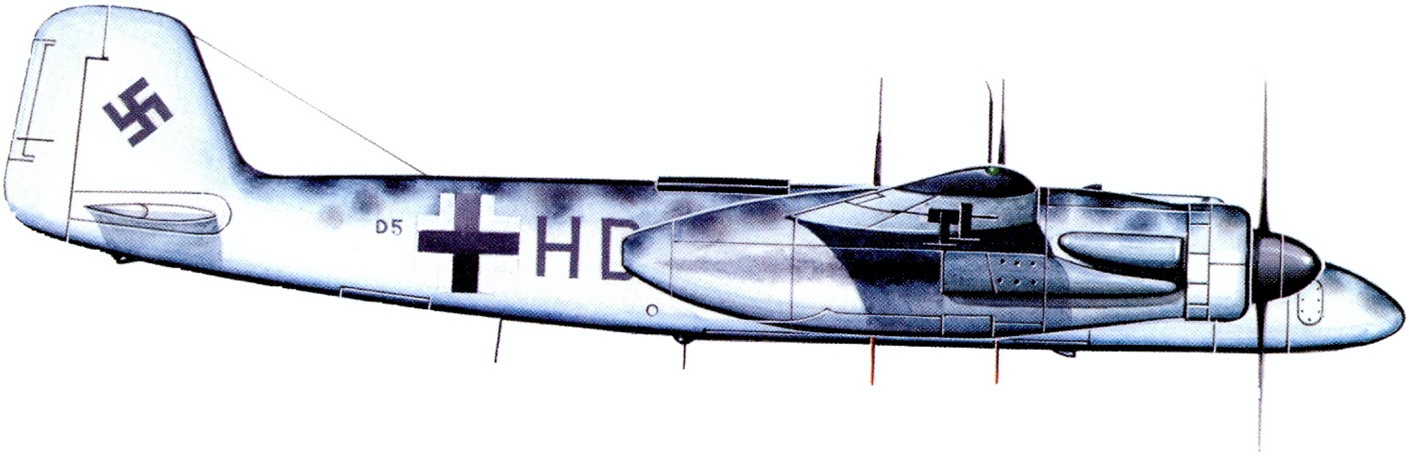
◄ Die in Lechfeld vorgefundene Ta 154 hinter zur Verschrottung anstehenden Strahlturbinen.

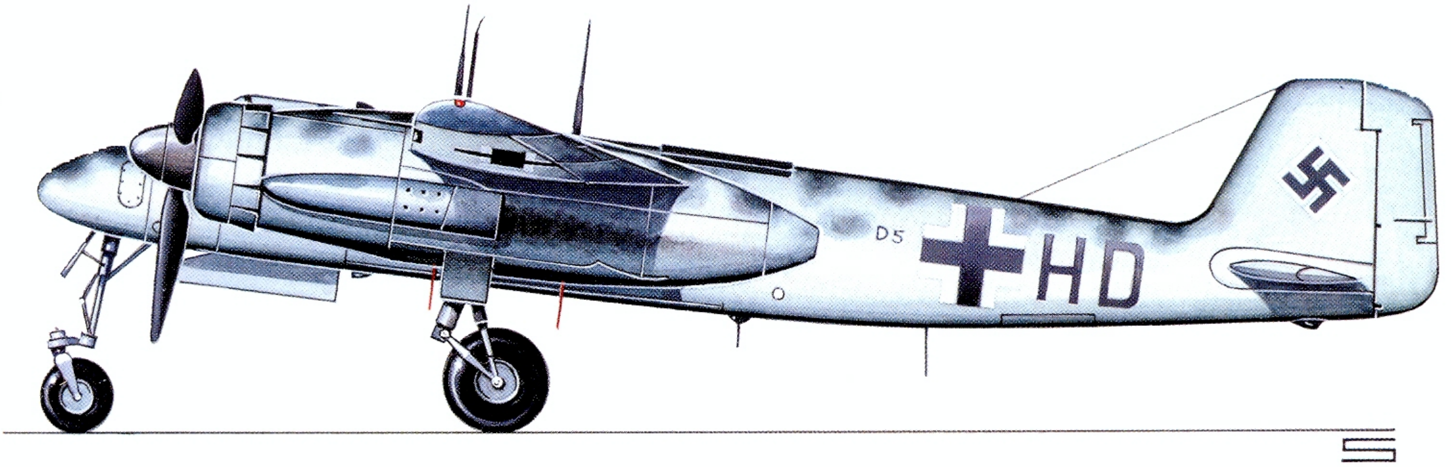

FEUERMELDER

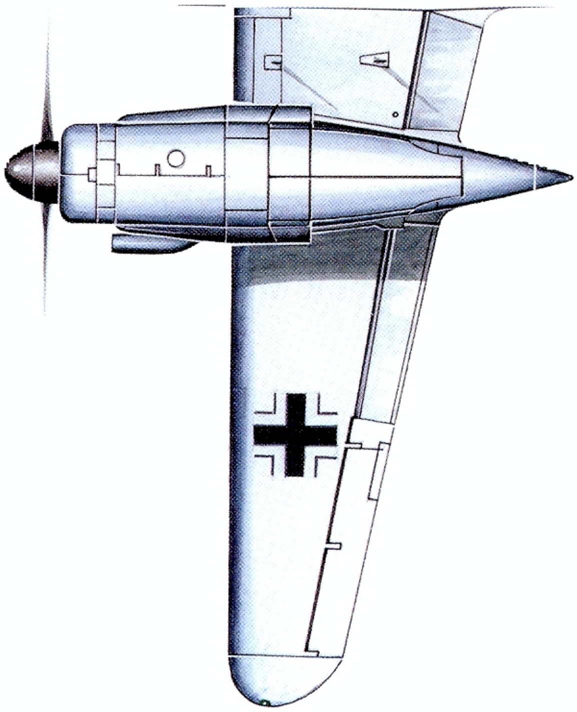
Zelle einer Ta 154 im Bau.



Das Hauptfahrwerk der Ta 154.

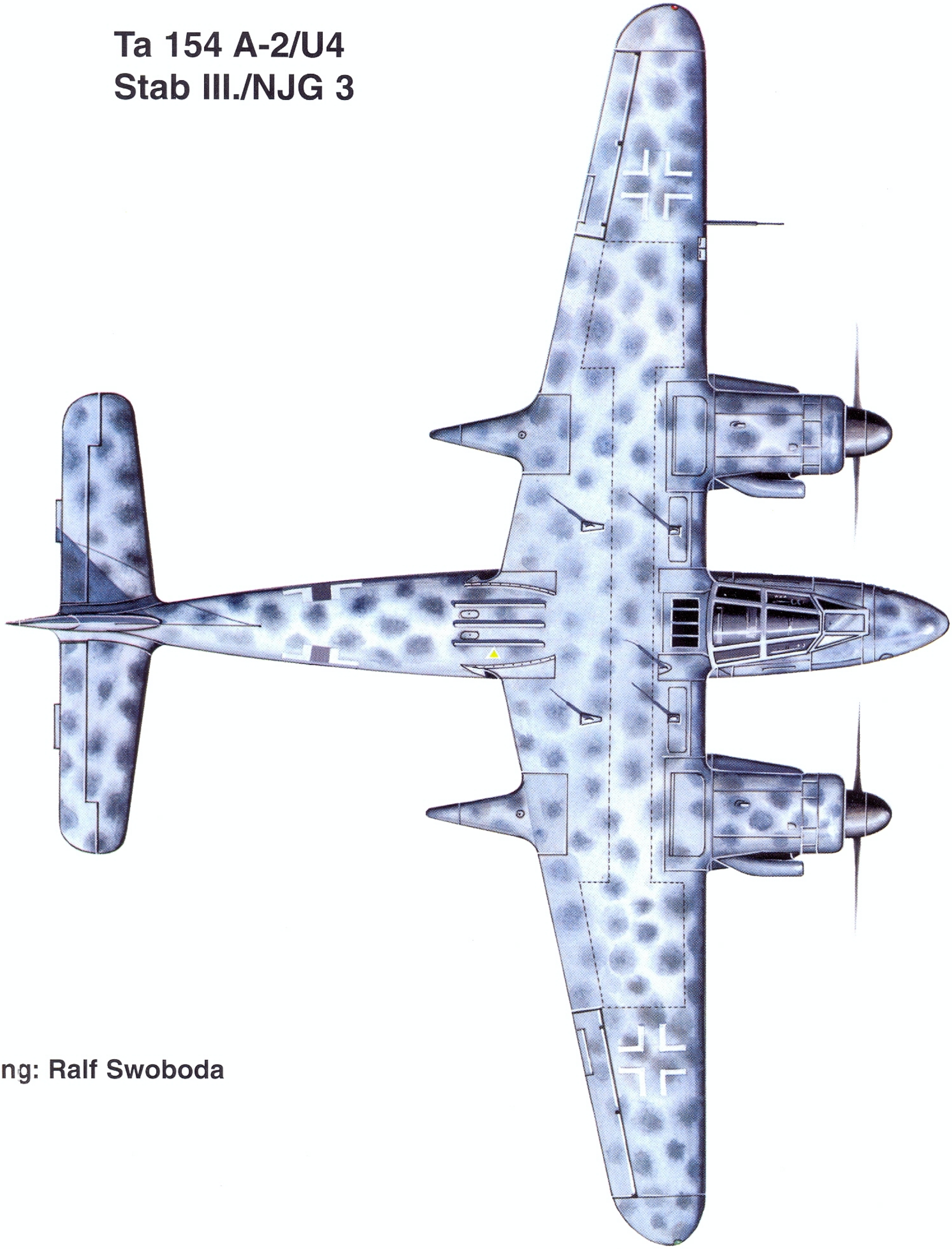




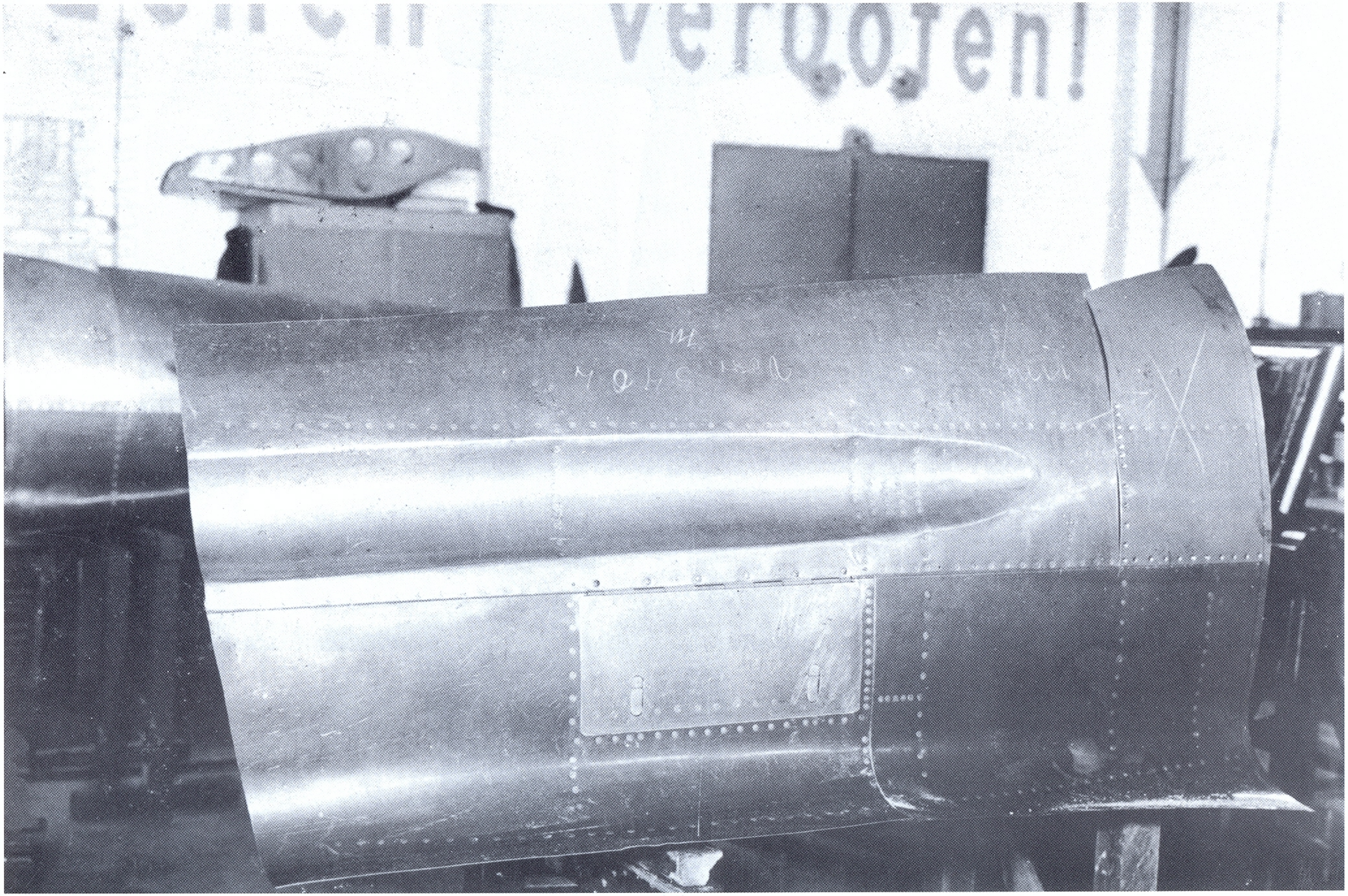


Zeichnun

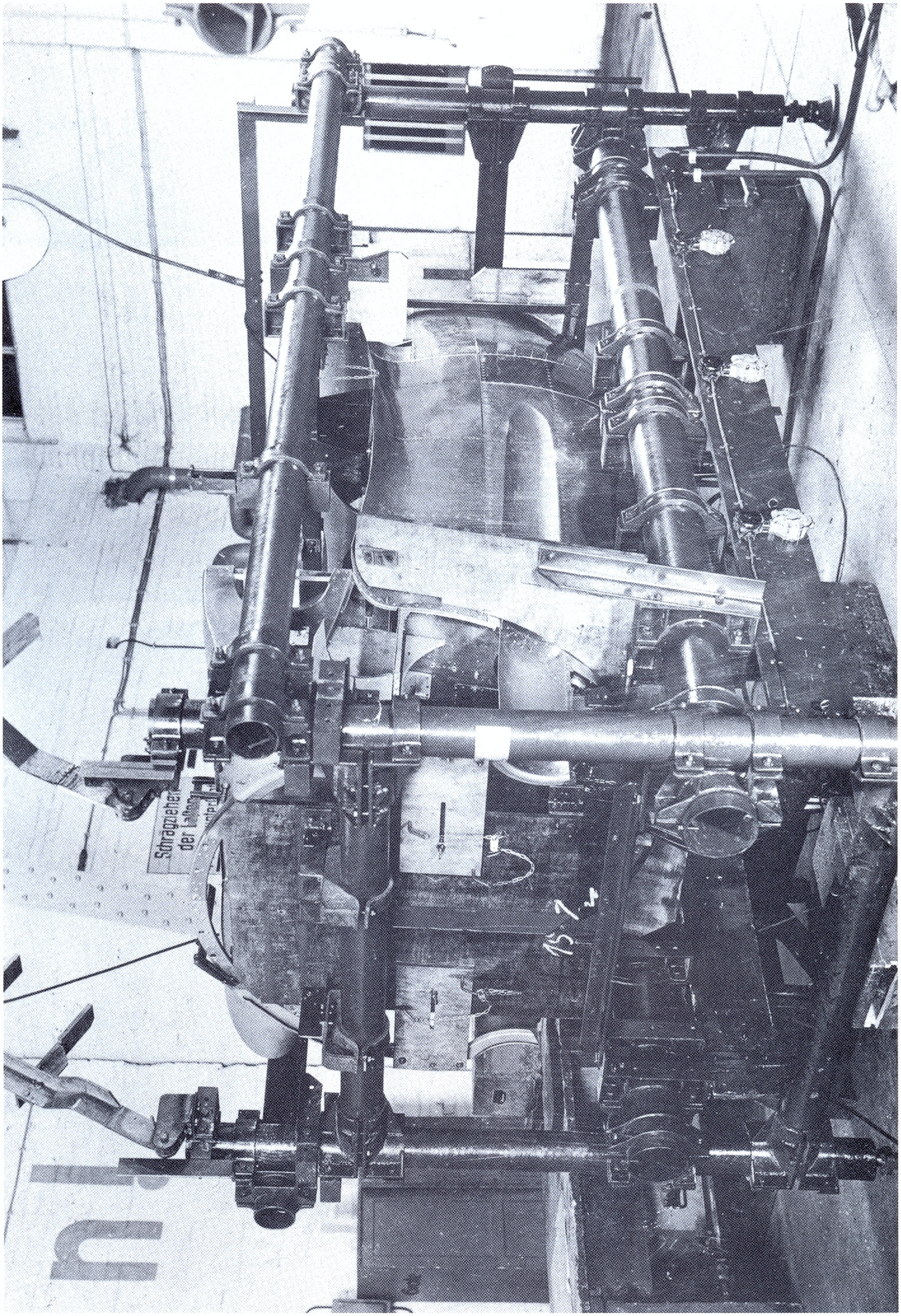
Ta 154 A-2/U4
Stab III./NJG 3



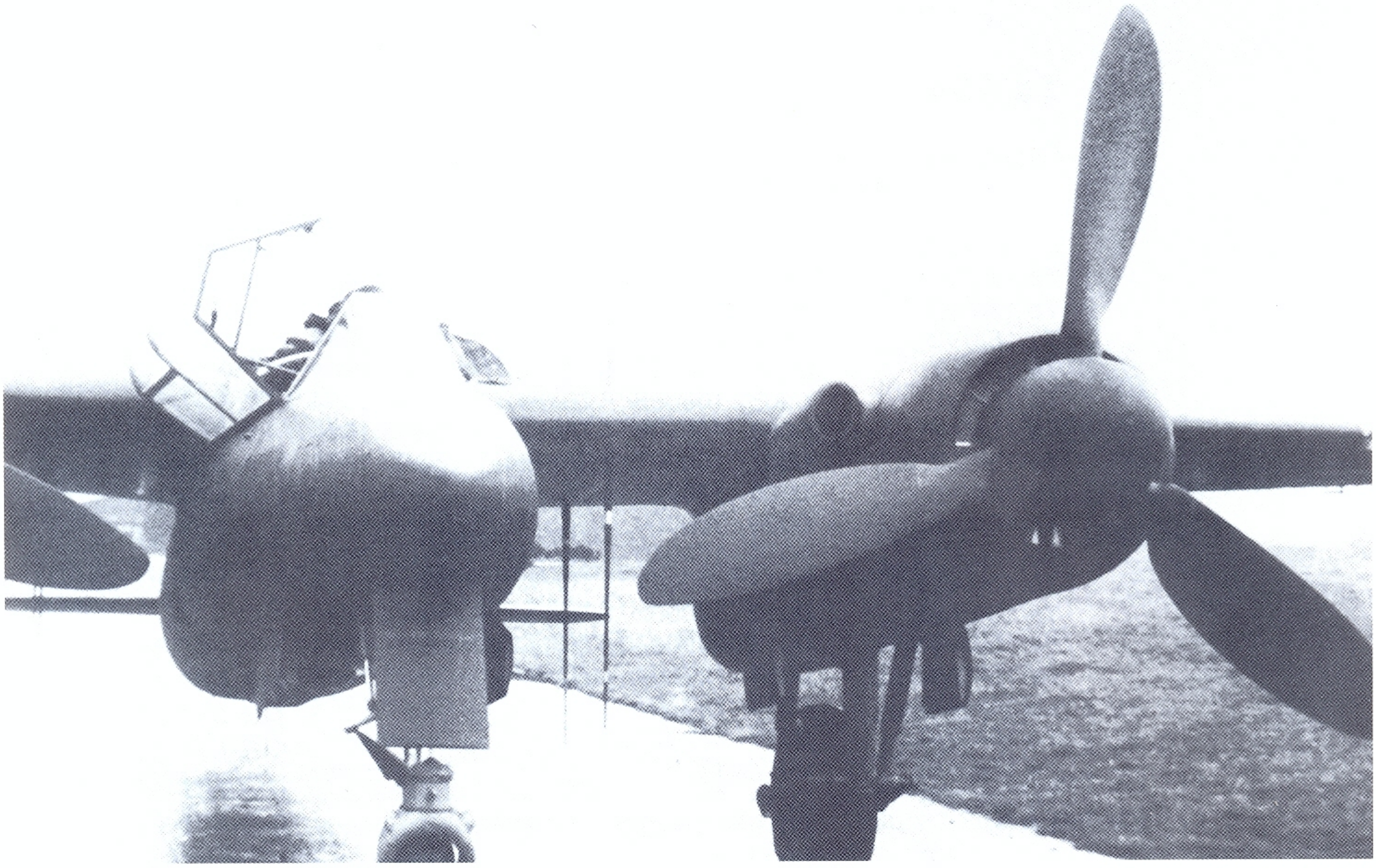
ung: Ralf Swoboda



Triebwerksverkleidung mit Aussparung für die Flammenvernichter.


Schrägziehen

Presse zum Ziehen der Verkleidungsbleche für den Triebwerksbereich.



Bei den wenigen Einsatzmustern der Ta 154 waren die Antennen im Flächenmittelteil untergebracht.

Fazit

Von der Ta 154 wurden lediglich zwölf flugfähige Versuchsmuster sowie fünf Bruchzellen fertiggestellt. Außerdem kam es zum Bau von maximal sieben Nullserienmaschinen (Ta 154 A-0) und etwa zwölf Serienmustern. Ein Teil der Maschinen wurde mehrfach umgerüstet und tauchte sodann mit neuer Baureihenbezeichnung wieder auf.

Von den Serienflugzeugen lassen sich die WerkNrn. 320008 bis 320011 bei den Nacht- und Schlechtwetterjägern der Ausführung Ta 154 A-21U4 nachweisen. Als Nachtjäger mit FuG 220 sollten die A-4-Maschinen mit den WerkNrn. 320005, 320006, 320013 und 320015 erstellt werden. Ein Teil dieser Maschinen konnte kriegsbedingt nicht endmontiert werden und fiel daher der vorzeitigen Verschrottung anheim. Am 07.11.1944 verzichtete der General der Jagdflieger (GdJ) auch auf sechs der ihm zu Testzwecken vom Hauptdienstleiter (HDL) Saur zugestandenen Ta 154. Ob es sich dabei wirklich um Nachtjäger gehandelt hat, konnte mit letzter Sicherheit nicht nachgewiesen werden. Von den schließlich ausgelieferten Ta 154 fielen acht Maschinen Abstürzen und Bruchlandungen zum Opfer. Weitere neun Maschinen gingen in Langenhagen infolge von Feindeinwirkung vollständig verloren oder wurden erheblich beschädigt. Eine zehnte Ta 154 (WerkNr. 120015) überstand den Angriff leicht beschädigt. Außer diesen Maschinen wurde die Konstruktionsattrappe dabei von Trümmern am Heck getroffen. Nur eine einzige Ta 154 A-2 verblieb bis Kriegsende in Langenhagen.

Mehrere an das NJG 3 ausgelieferte Maschinen wurden, nachdem der Treibstoff vollends ausblieb, einfach in Stade und Lechfeld an den Platzrand geschoben und abgestellt. Mindestens drei dieser Ta 154 wurden bei der III./NJG 3 Ende April 1945 von der eigenen Truppe gesprengt. Allein die in Lechfeld abgestellte Maschine und zahlreiche von den Alliierten erbeutete Baugruppen und Einzelteile kündeten im Mai 1945 von den immensen Anstrengungen, es der englischen DH Mosquito gleich zu tun.

Die lange Zeit unüberwindlichen Probleme, einen hochwertigen Leim für den Bau der Ta 154 zu finden, aber auch fehlende Jumo 213-Motoren, diverse konstruktive Schwächen im Bereich des Fahrwerks und der Hydraulik, hatten dazu geführt, daß lediglich 30 Ta 154 die Fertigung verließen.

FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen
Tel.: 0 73 03 / 96 42 20
Fax: 0 73 03 / 96 41 41

Autor: Manfred Griehl

Fotos: Titelfoto und Modellfotos mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift FLUGZEUG
Satz, Druck
u. Reproduktion: Tussa Druck GmbH
89257 Illertissen

Ta 154

Baumuster	Alte WerkNrn.	Neue WerkNrn.	Zulassung	Erstflug/ Erste Nennung
Ta 154 V1	1540000001	100001	TE+FE	01.07.1943
Ta 154 V2	0002	100002	TE+FF	10.09.1943
Ta 154 V3	0003	100003	TE+FG	25.11.1943
Ta 154 V4	0004	100004	TE+FH	19.01.1944
Ta 154 V5	0005	100005	TE+FI	25.02.1944
Ta 154 V6	0006	100006	TE+FJ	18.03.1944
Ta 154 V7	0007	100007	TE+FK	25.03.1944
Ta 154 V8	0008	100008	TE+FL	08.04.1944
Ta 154 V9	0009	100009	TE+FM	18.04.1944
Ta 154 V10	0010	100010	TE+FN	04.06.1944
Ta 154 V22	0011	120001	TQ+XA	12.06.1944
Ta 154 A-0	0012	120002	TQ+XB	16.04.1944
Ta 154 V23	0013	120003	TQ+XC	14.07.1944
Ta 154 A-0	0014	120004	TQ+XD	25.05.1944
Ta 154 A-0	0015	120005	TQ+XE	30.06.1944
Ta 154 A-0	0016	120006	TQ+XF	unbekannt
Ta 154 A-0	0017	120007	---------	---------------
Ta 154 A-0	0018	120008	---------	---------------
Ta 154 A-0	0019	120009	TQ+XI	unbekannt
Ta 154 A-0	0020	120010	---------	---------------
Ta 154 A-0/U1	0021	120011	---------	---------------
Ta 154 A-0/U1	0022	120012	---------	---------------
Ta 154 A-0/U1	0023	120013	---------	---------------
Ta 154 A-0/U1	0024	120014	TQ+XN	Juli 1944
Ta 154 A-0/U1	0025	120015	TQ+XO	Juli 1944
Ta 154 A-0/U1	0026	120056	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0027	120057	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0028	120058	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0029	120059	unbekannt	unbekannt
Ta 154 A-0/U1	0030	120060	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0031	120101	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0032	120102	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0033	120103	----------	--------------
Ta 154 A-0/U1	0034	120104	----------	--------------
Ta 154 C-1	0035	120105	----------	--------------
Ta 154 C-2	0036	120106	----------	--------------
Ta 154 A-1		320002	KU+SO	12.06.1944
Ta 154 A-1		320003	KU+SP	30.06.1944
Ta 154 A-1		320004	KU+SQ	Juni 1944
Ta 154 A-1		320005	----------	--------------
Ta 154 A-1		320006	KU+SS	06.07.1944
Ta 154 A-1		320007	KU+ST	Juli 1944
Ta 154 A-2		320008	KU+SU	01.08.1944
Ta 154 A-2		320009	KU+SV	01.08.1944
Ta 154 A-2		320010	KU+SW	14.08.1944
Ta 154 A-2		320011	KU+SX	28.08.1944
Ta 154 A-2		320012	----------	--------------
Ta 154 A-2		320013	----------	--------------
Ta 154 A-2		320014	----------	--------------
Ta 154 A-2		320015	----------	--------------
Ta 154 A-2		320016	----------	--------------
Ta 154 A-2		320017	----------	Aug. 1944
Ta 154 A-2		320018	----------	--------------
Ta 154 A-2		320059	unbekannt	unbekannt

Ta 154/254 - Baureihenaufstellung

Baumuster

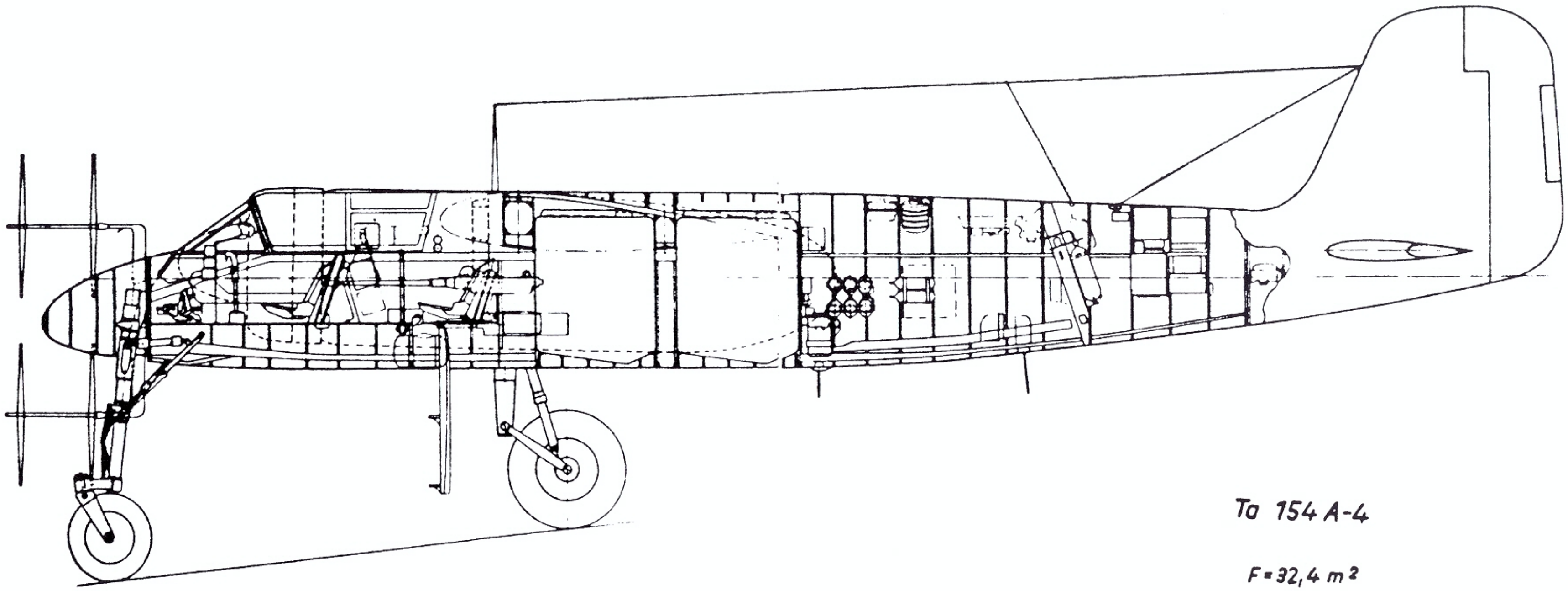
Ta 154 A-0	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 211 N mit VS 11
Ta 154 A-0/U1	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 211 N mit VS 11
Ta 154 A-0/U2	Pulkzerstörer (einsitzig)	Jumo 211 N mit VS 11
Ta 154 A-1	Tagjäger (einsitzig)	Jumo 211 N/R
Ta 154 A-1/R1	Tagjäger (zweisitzig)	Jumo 211 N und GM 1
Ta 154 A-2	Tagjäger (einsitzig)	Jumo 211 N/R und GM 1
Ta 154 A-2/U4	Nacht- und Schlechtwetterjäger (zweisitzig)	Jumo 211 N/R
Ta 154 A-3	Schulflugzeug (Zweisitzig)	Jumo 211 N/R
Ta 154 A-4	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 211 N/R
Ta 154 B-1	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 211 N mit VS 9
Ta 154 B-2	Tagjäger (einsitzig)	Jumo 211 N mit VS 9
Ta 154 C-1	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 213 A mit VS 111
Ta 154 C-2	Tagjäger und Jagdbomber (einsitzig)	Jumo 213 A mit VS 111
Ta 154 C-3	Tagjäger (zweisitzig)	Jumo 213 A mit VS 111
Ta 154 D-1[1]	Höhenjäger (zweisitzig)	Jumo 213 E mit VS 111

Ta 154 - Baureihen

Ta 254 A-0	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 213 E mit VS 9
Ta 254 A-1	Nachtjäger (zweisitzig)	Jumo 213 E mit VS 9
Ta 254 A-2	Tagjäger (einsitzig)	Jumo 213 E mit VS 9
Ta 254 A-3	Tagjäger (einsitzig)	Jumo 213 E ohne MW 50
Ta 254 B-1	Nachtjäger	DB 603 L
Ta 254 B-2	Tagjäger	Jumo 212 F oder G
Ta 254 B-3	Tagjäger	DB 603 L, MW 50-Rüstsatz

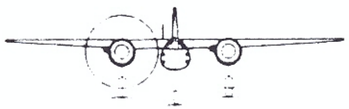
---

[1] Umbenennung in Ta 254 A-1



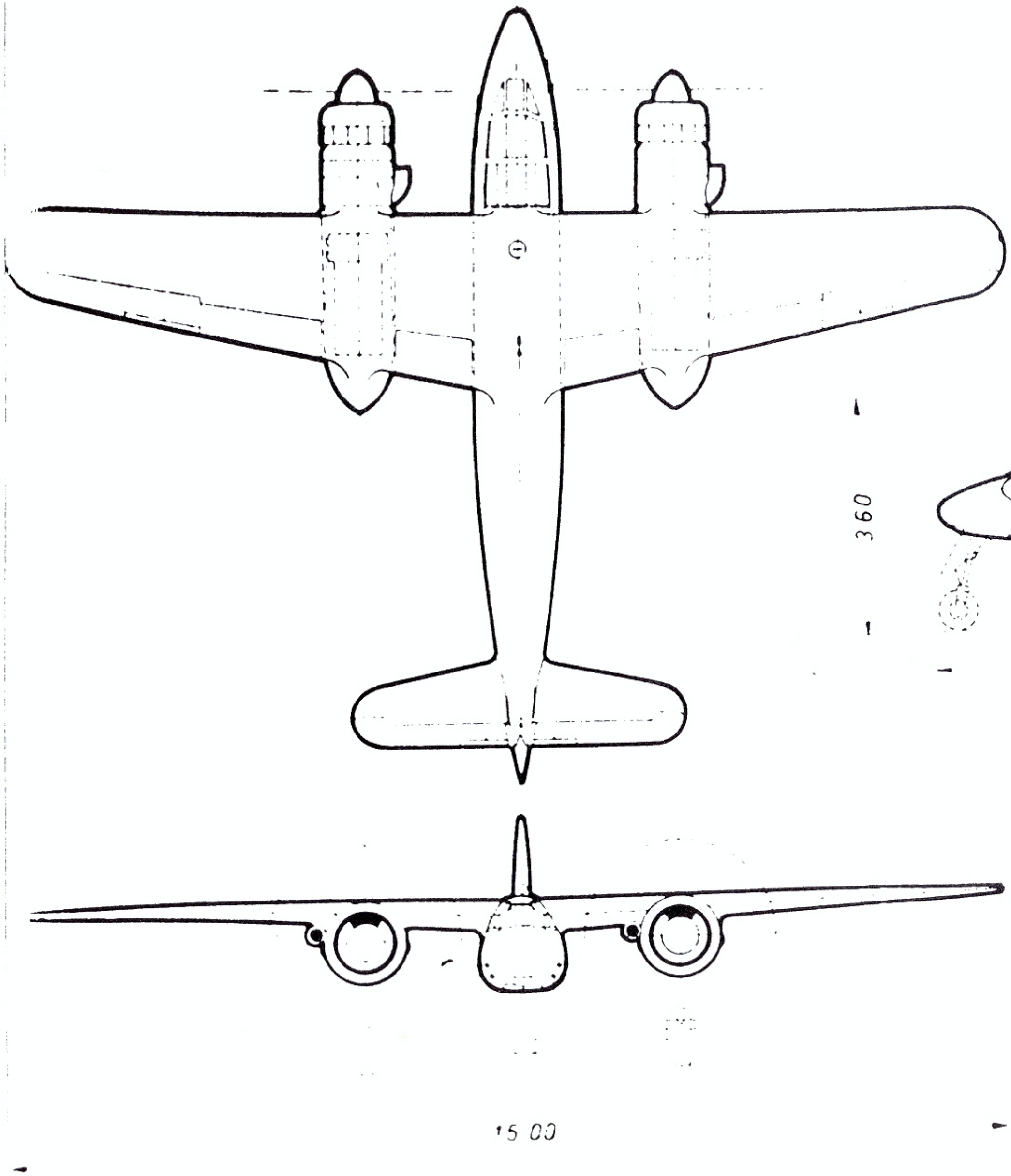
Ta 154 A-4

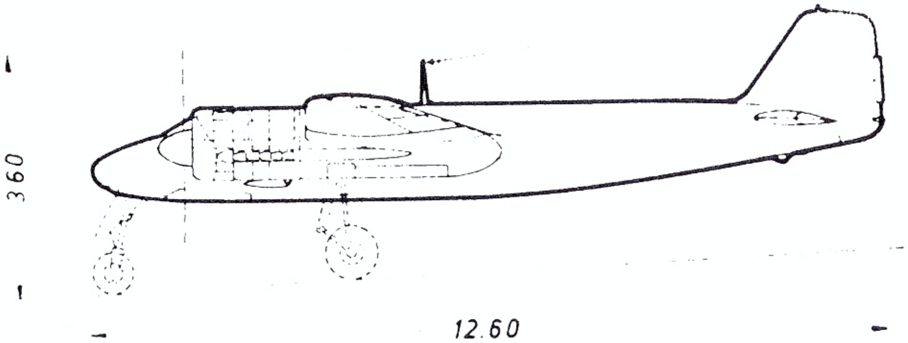
F = 32,4 m²
Motor Jumo 211 N u. R
Bewaffnung:



2 MK 108 (2 x 110 Schuß) u. 2 MG 151 (2 x 200 Schuß)
(4 MK 108 bzw. 4 MG 151 möglich)

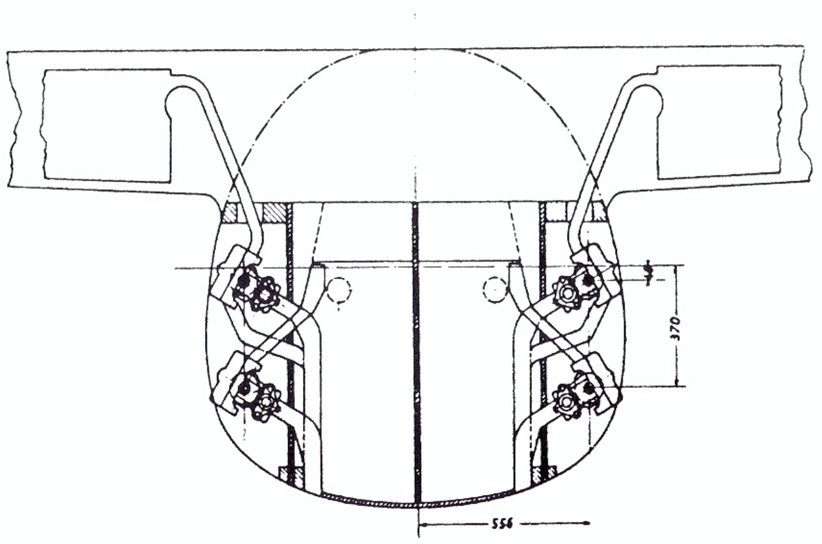
8.8.44



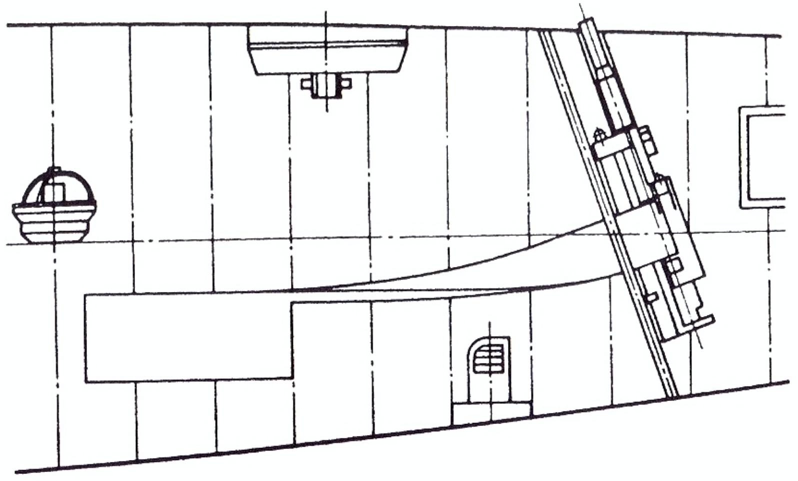


Ta 154 A

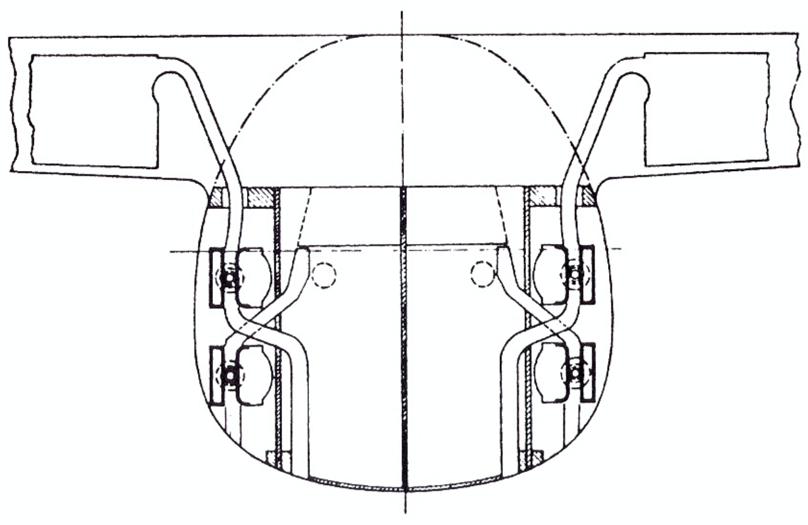
Version	Zweck	Bes.	Motor	Bew.
A-1	Tagjagd	2	Jumo 211N	2MG 151 2MK 108
A-2	"	1	" " R	"
A-3	"	2	" " R	"
A-4	Nachtjagd	2	" " R	+2MK108



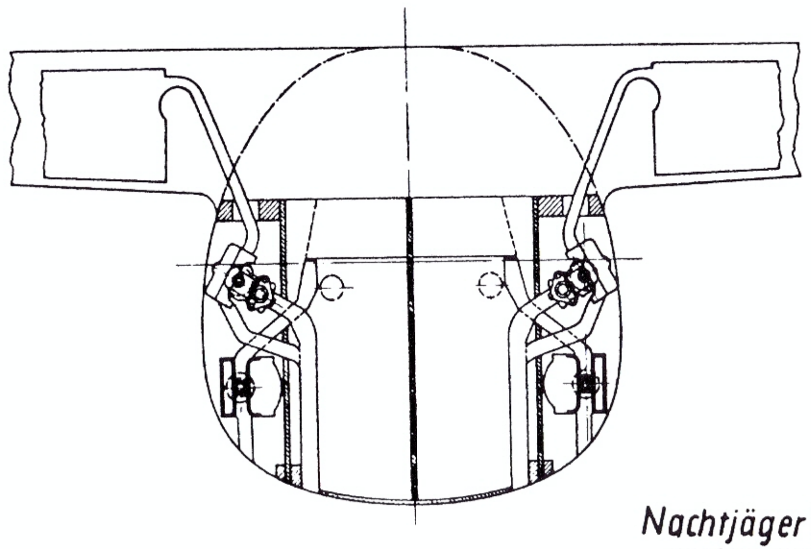
4 MG 151 mit je 200 Schuß



1 MK mit 100-145 Schuß



oder 4 MK 108 mit je 100-110 Schuß

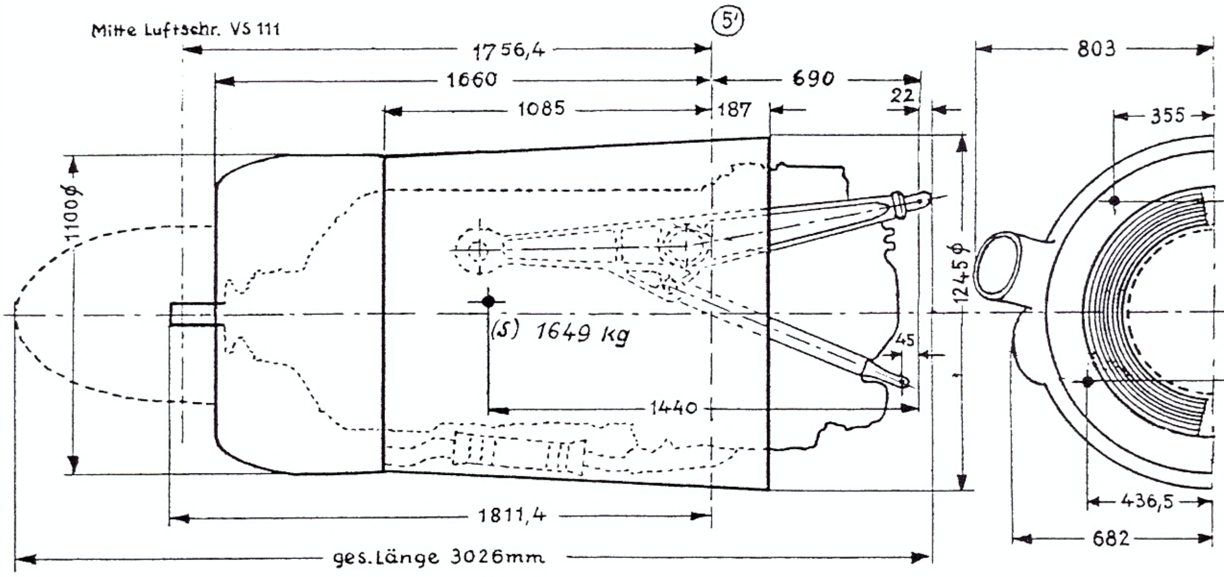


oder 2 MG 151 mit je 200 Schuß
2 MK 108 mit je 100-110 Schuß

Nachtjäger Ta 154
mit 2 x Jumo 211 F
Bewaffnung

Junkers Flugzeug- und -Motorenwerke
Aktiengesellschaft
JFM-Motorenvertrieb

Zerstörer-Triebwerk J 213 A-1/C-1
Gerät Nr. 9-8213 C-1



Motor:	JUMO 213 A-1
Luftschraube:	Junkers VS 111 3,50 m ⌀ b/d = 10,5 %
Flugzeug:	Ta 154 C (2 motorig)

Triebwerks-Lieferumfang:

Flugmotor mit Anbau- und Verbindungsteilen	9-8213.200-000
Motorträger	9-8213.210-000
Kühleranbau m.Panzerung Serienausführung	9-8213.299-000
Kühleranbau ohne Panzerung	8213.298-000
Kühlstoffanlage	9-8213.240-000
Abgasmischanlage	9-8213.245-000
Elt-Anlage	9-8213.250-000
Triebwerks-Ausrüstung	9-8213.256-000
Hydr.Anlage	9-8213.260-000
Verbindungs-Untergruppen	9-8213.266-000
Motorverkleidung	9-8213.271-000

Triebwerks-Gewichte:

Triebwerks-Trockengewicht (Lieferumfang)		1306,5 kg
Kühlstoff	73,5 kg	
Schmierstoff	18,- kg	
Kraftstoff	2,- kg	
Hydrauliköl	2,- kg	95,5 kg
Luftschraubennabe	141,- kg	
3 Blätter	94,5 kg	
Luftschraubenhaube	11,5 kg	247,- kg
Triebwerks-Einbaugewicht		1649,- kg + 3 %

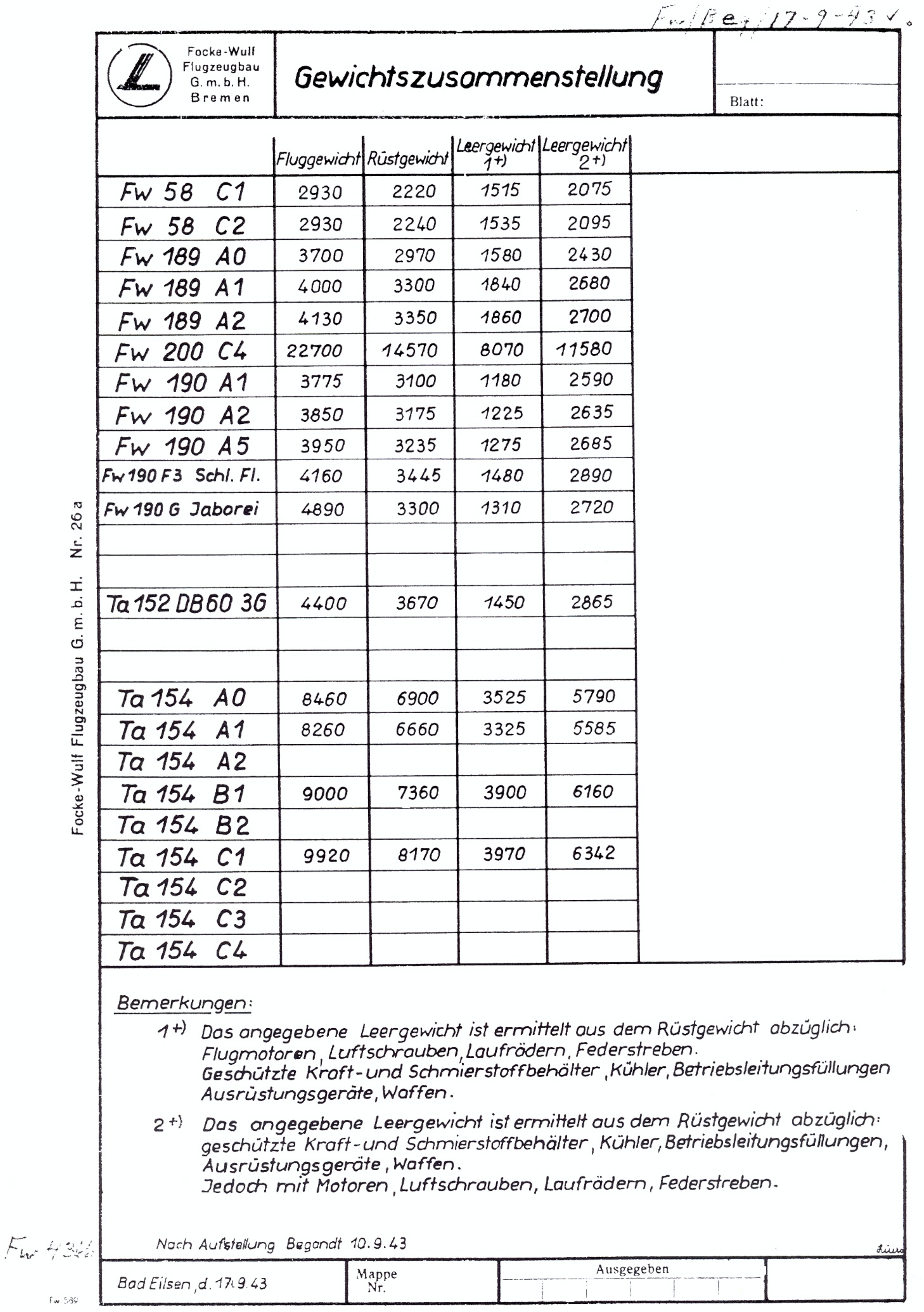
Rüstsätze

Berechnungsgrundlagen:

Wasserkühler: Stirnkühler. Wirksame Stirnfläche 49 dm^2, 135 mm tief Bauart: SKF - Leichtmetall - Scheidenkühler geschlitzt ausgelegt für 365 000 kcal/h bei Steig- und Kampfleistung in Volldruckhöhe. Bahngeschwindigkeit im Steigen (Bodennähe) v_a= 80 m/sec. Max.Außentemperatur +30°C + 5° Verschmutzung. Motor-Austrittstemperatur 100°C in allen Flughöhen, max.120°C beim Rollen und Start.

Traggerüst: vertikales, sichere Abfanglastvielfaches $n_z = +7$
seitliches, sichere Lastvielfache $n_y = \pm 1,5$

Ex/Hoff.	1.4.1944		Blatt 8



Fw/Bez/17-9-43 ✓.

Focke-Wulf
Flugzeugbau
G. m. b. H.
Bremen

Gewichtszusammenstellung

Blatt:

	Fluggewicht	Rüstgewicht	Leergewicht 1+)	Leergewicht 2+)
Fw 58 C1	2930	2220	1515	2075
Fw 58 C2	2930	2240	1535	2095
Fw 189 A0	3700	2970	1580	2430
Fw 189 A1	4000	3300	1840	2680
Fw 189 A2	4130	3350	1860	2700
Fw 200 C4	22700	14570	8070	11580
Fw 190 A1	3775	3100	1180	2590
Fw 190 A2	3850	3175	1225	2635
Fw 190 A5	3950	3235	1275	2685
Fw 190 F3 Schl. Fl.	4160	3445	1480	2890
Fw 190 G Jaborei	4890	3300	1310	2720
Ta 152 DB 60 3G	4400	3670	1450	2865
Ta 154 A0	8460	6900	3525	5790
Ta 154 A1	8260	6660	3325	5585
Ta 154 A2				
Ta 154 B1	9000	7360	3900	6160
Ta 154 B2				
Ta 154 C1	9920	8170	3970	6342
Ta 154 C2				
Ta 154 C3				
Ta 154 C4				

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H. Nr. 26 a

Bemerkungen:

1 +) Das angegebene Leergewicht ist ermittelt aus dem Rüstgewicht abzüglich: Flugmotoren, Luftschrauben, Laufrädern, Federstreben. Geschützte Kraft- und Schmierstoffbehälter, Kühler, Betriebsleitungsfüllungen Ausrüstungsgeräte, Waffen.

2 +) Das angegebene Leergewicht ist ermittelt aus dem Rüstgewicht abzüglich: geschützte Kraft- und Schmierstoffbehälter, Kühler, Betriebsleitungsfüllungen, Ausrüstungsgeräte, Waffen. Jedoch mit Motoren, Luftschrauben, Laufrädern, Federstreben.

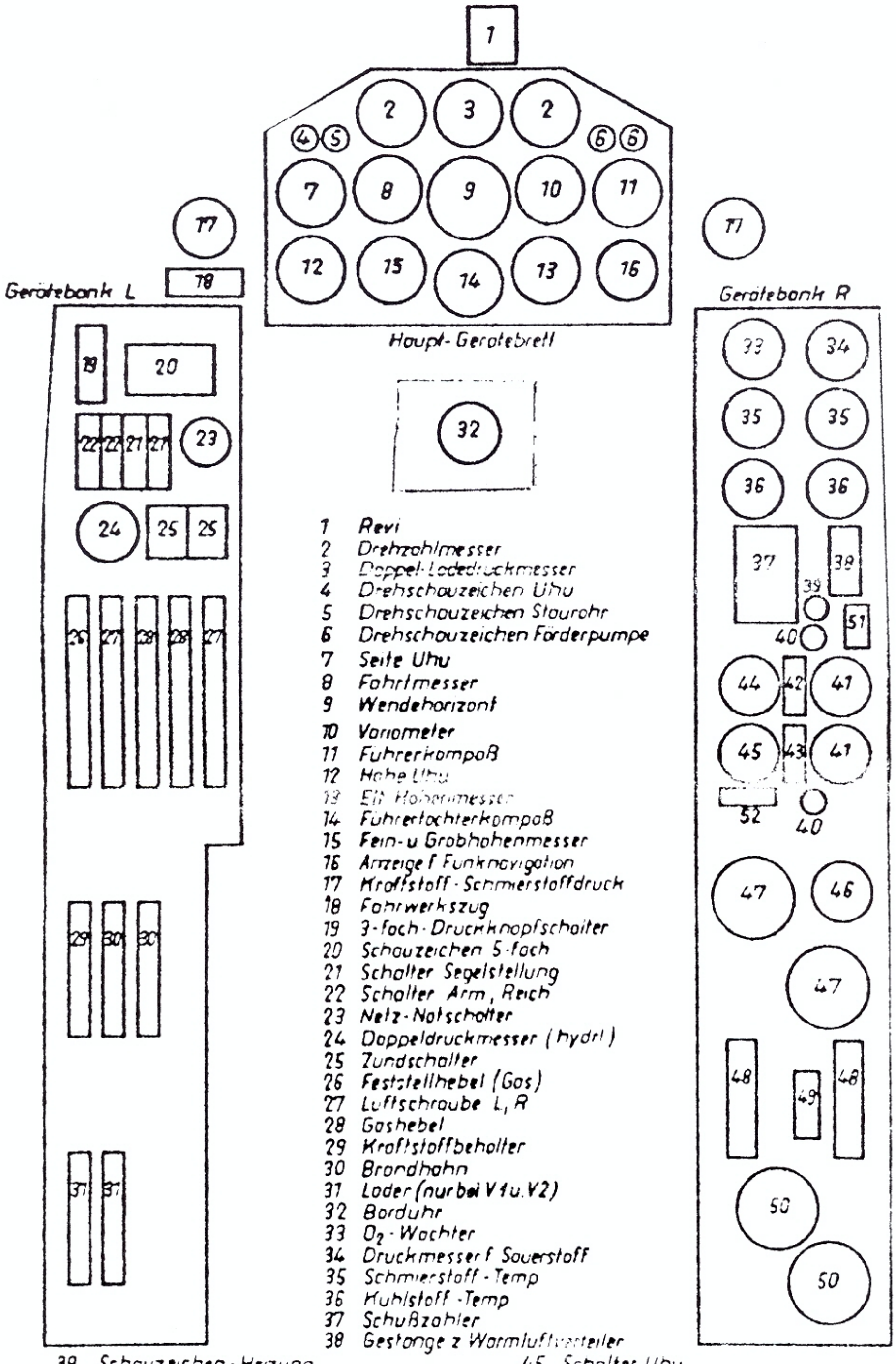
Nach Aufstellung Begandt 10.9.43

Fw 4346

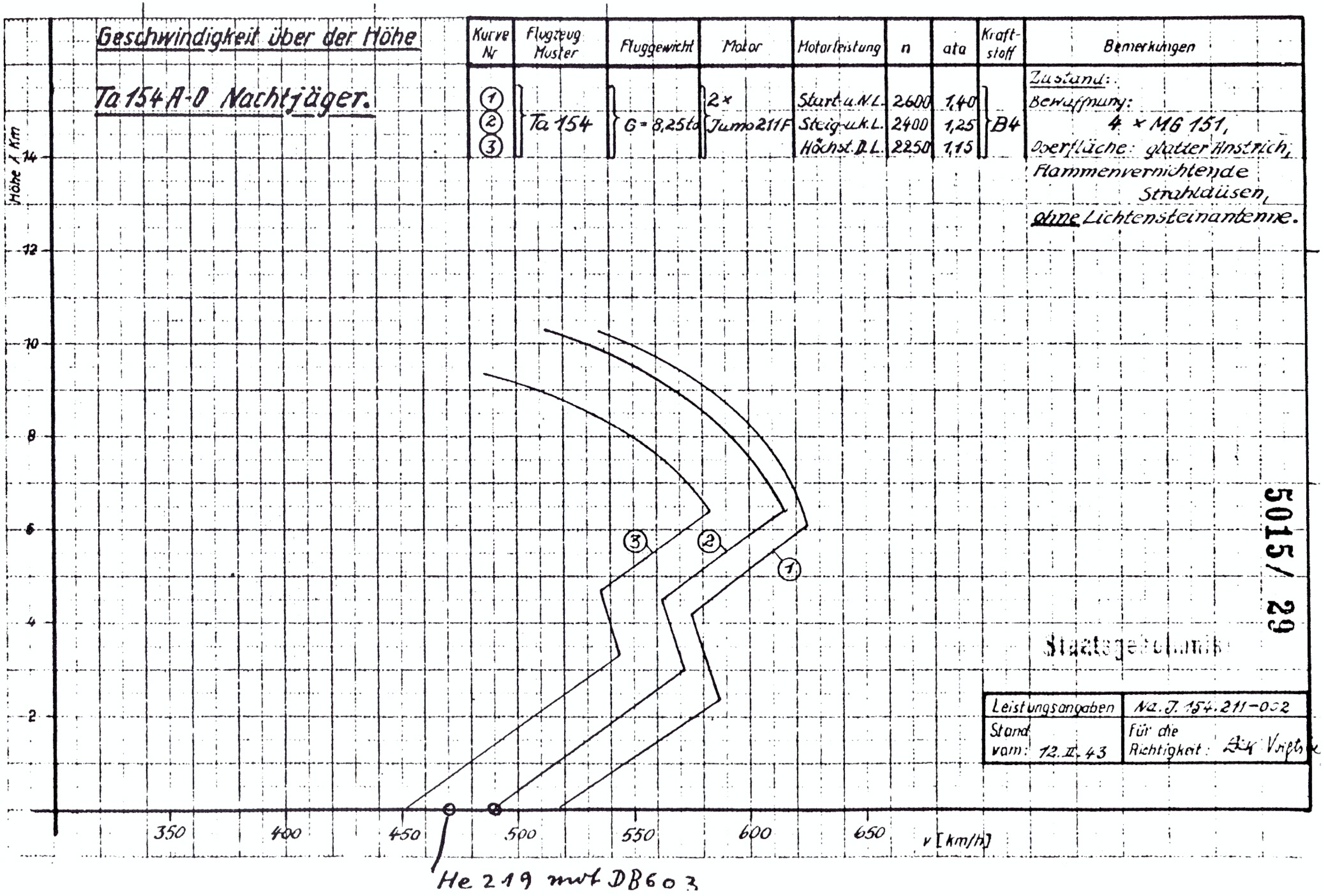
Bad Eilsen, d. 17.9.43	Mappe Nr.	Ausgegeben

Fw 589

Nachtjäger Ta154
Führer-Gerätebretter


Gerätebank L
Gerätebank R
Haupt-Gerätebrett
1
2
3
2
4
5
6
6
7
8
9
10
11
17
17
12
15
14
13
16
18
19
20
22
22
21
21
23
24
25
25
26
27
28
28
27
29
30
30
31
31
32
33
34
35
35
36
36
37
38
39
51
40
44
42
41
45
43
41
52
40
47
46
47
48
49
48
50
50

1 Revi
2 Drehzahlmesser
3 Doppel-Ladedruckmesser
4 Drehschauzeichen Uhu
5 Drehschauzeichen Staurohr
6 Drehschauzeichen Förderpumpe
7 Seite Uhu
8 Fahrtmesser
9 Wendehorizont
10 Variometer
11 Fuhrerkompaß
12 Hohe Uhu
13 El. Hohenmesser
14 Fuhrertochterkompaß
15 Fein- u. Grobhohenmesser
16 Anzeige f. Funknavigation
17 Kraftstoff-Schmierstoffdruck
18 Fahrwerkszug
19 3-fach-Druckknopfschalter
20 Schauzeichen 5-fach
21 Schalter Segelstellung
22 Schalter Arm, Reich
23 Netz-Notschalter
24 Doppeldruckmesser (hydr.)
25 Zundschalter
26 Feststellhebel (Gas)
27 Luftschraube L, R
28 Gashebel
29 Kraftstoffbehalter
30 Brandhahn
31 Lader (nur bei V1 u. V2)
32 Borduhr
33 O_2-Wachter
34 Druckmesser f. Sauerstoff
35 Schmierstoff-Temp
36 Kuhlstoff-Temp
37 Schußzahler
38 Gestange z. Warmluftverteiler
39 Schauzeichen-Heizung
40 Merkleuchte fur Kraftstoffvorrat
41 Kraftstoffvorrat
42 Kurssteuerung Hauptschalter
43 Kurssteuerung Notschalter
44 Kreiseluberwachungsschalter
45 Schalter Uhu
46 Durchgangsventil (Sauerstoff)
47 Drehschalter (hydr.)
48 Anlaßschalter
49 Einspritzschalter
50 Kuhlerklappen-Verstellung
51 Schalter Kabinenheizung
52 Schalter Scheibenheizung



Geschwindigkeit über der Höhe

Ta 154 A-0 Nachtjäger.

Kurve Nr	Flugzeug Muster	Fluggewicht	Motor	Motorleistung	n	ata	Kraftstoff
①	Ta 154	G = 8,25 to	2 × Jumo 211F	Start- u. N.L.	2600	1,40	B4
②				Steig- u. K.L.	2400	1,25	
③				Höchst. D.L.	2250	1,15	

Bemerkungen

Zustand:
Bewaffnung:
4 × MG 151,
Oberfläche: glatter Anstrich,
Flammenvernichtende
Strahldüsen,
ohne Lichtensteinantenne.

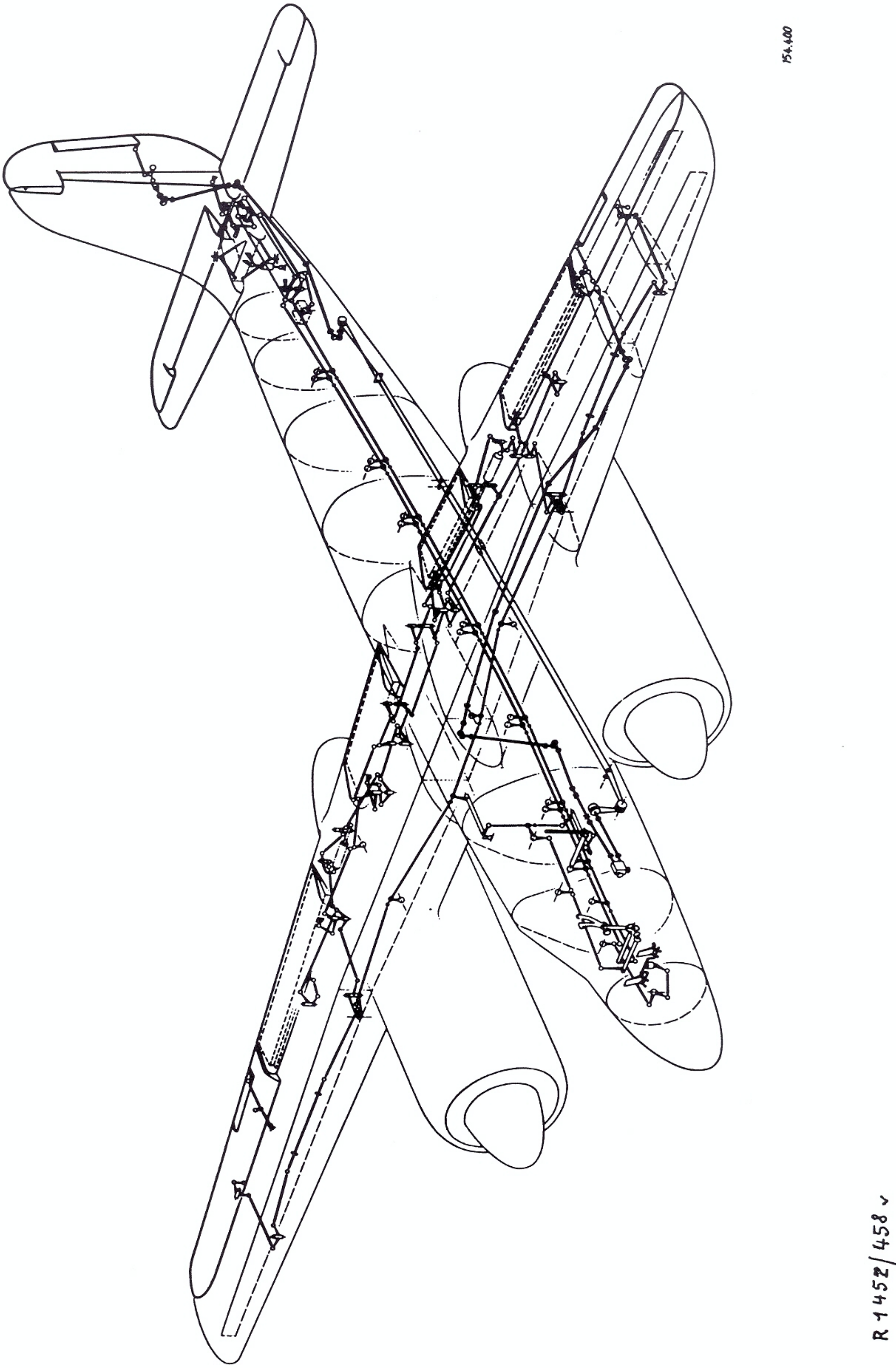
5015/ 29

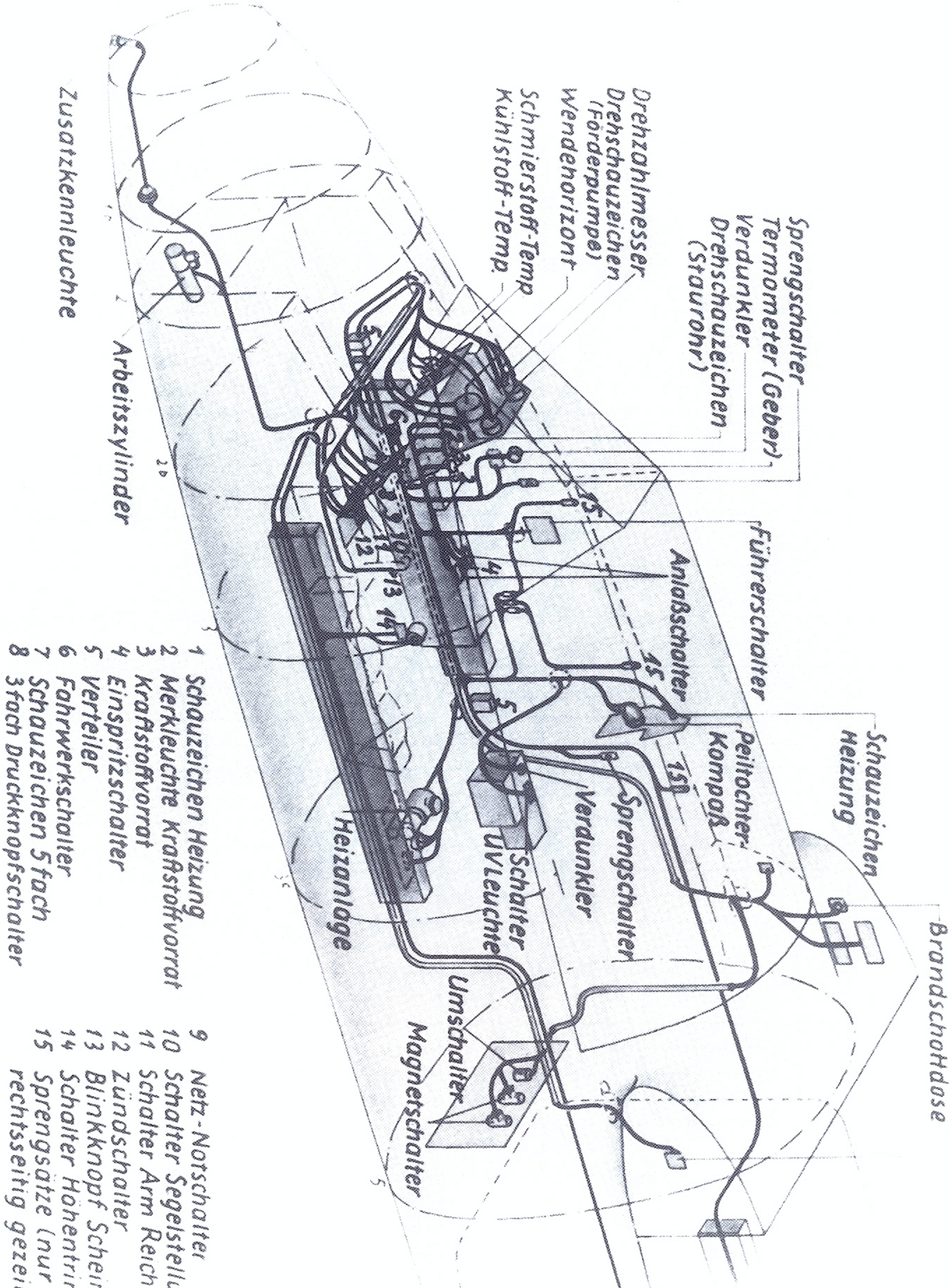
Staatsgeheimnis

Leistungsangaben	Na. J. 154. 211-002
Stand vom: 12. II. 43	Für die Richtigkeit:

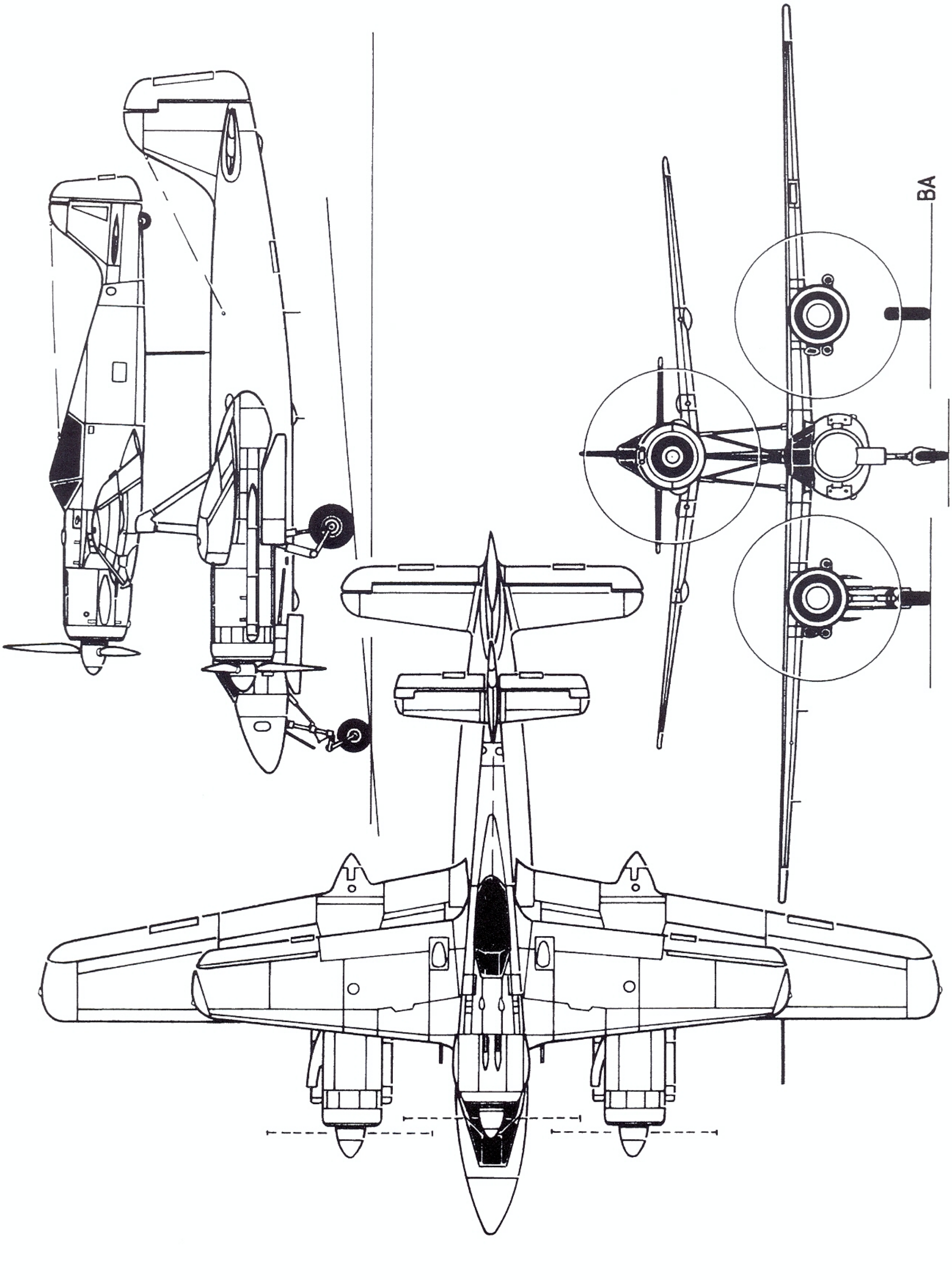
He 219 mit DB 603

Focke-Wulf Ta 154 A

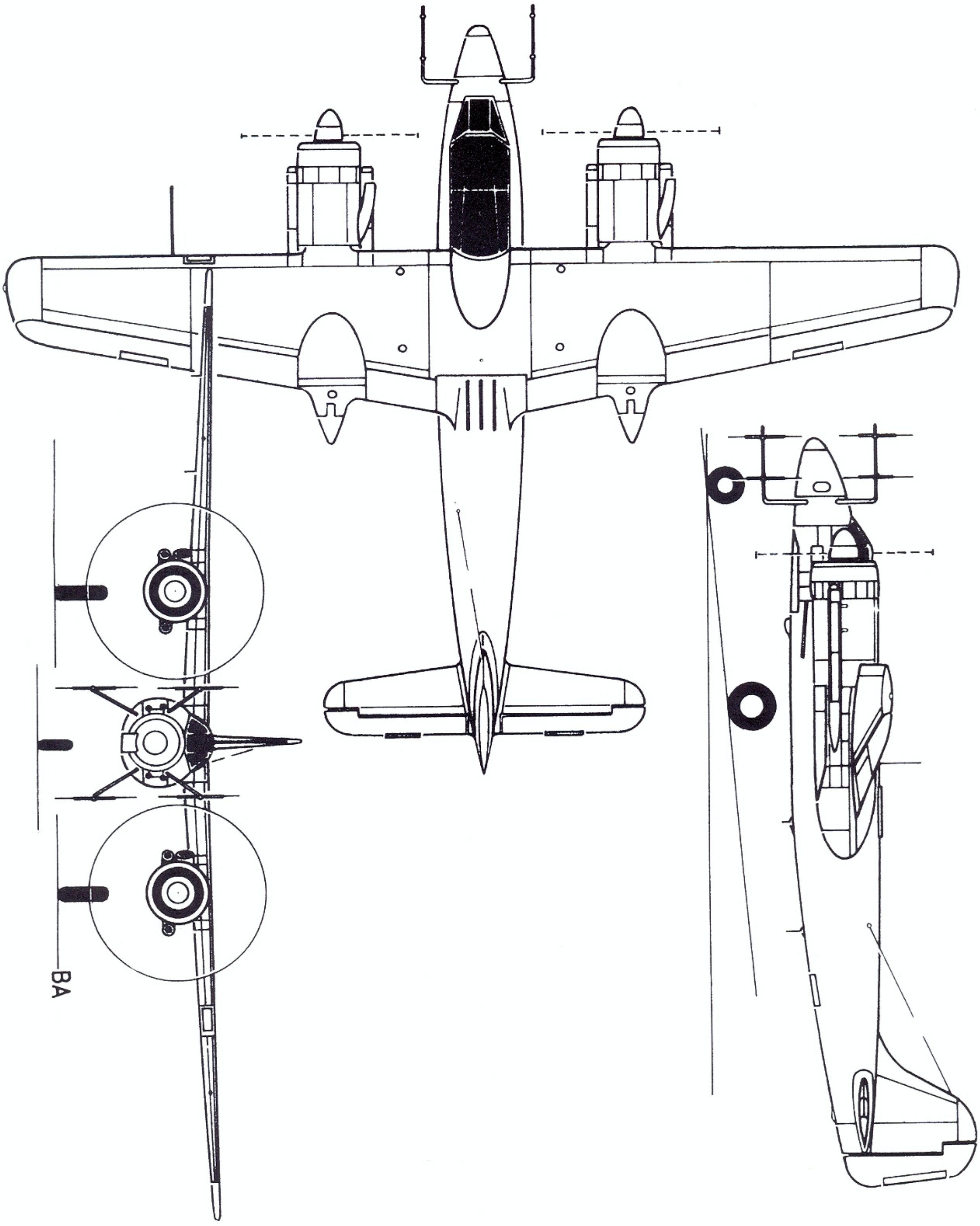

154.400
R 1452/458


Sprengschalter
Termometer (Geber)
Verdunkler
Drehschauzeichen (Staurohr)
Drehzahlmesser
Drehschauzeichen (Förderpumpe)
Wendehorizont
Schmierstoff-Temp
Kühlstoff-Temp.
Zusatzkennleuchte
Arbeitszylinder
Führerschalter
Anlaßschalter
Schauzeichen Heizung
Peiltochter-Kompaß
Sprengschalter
Verdunkler
Schalter UVLeuchte
Heizanlage
Brandschottdose
Umschalter
Magnetschalter
1
2
3
4
5
9
10
11
12
13
14
15

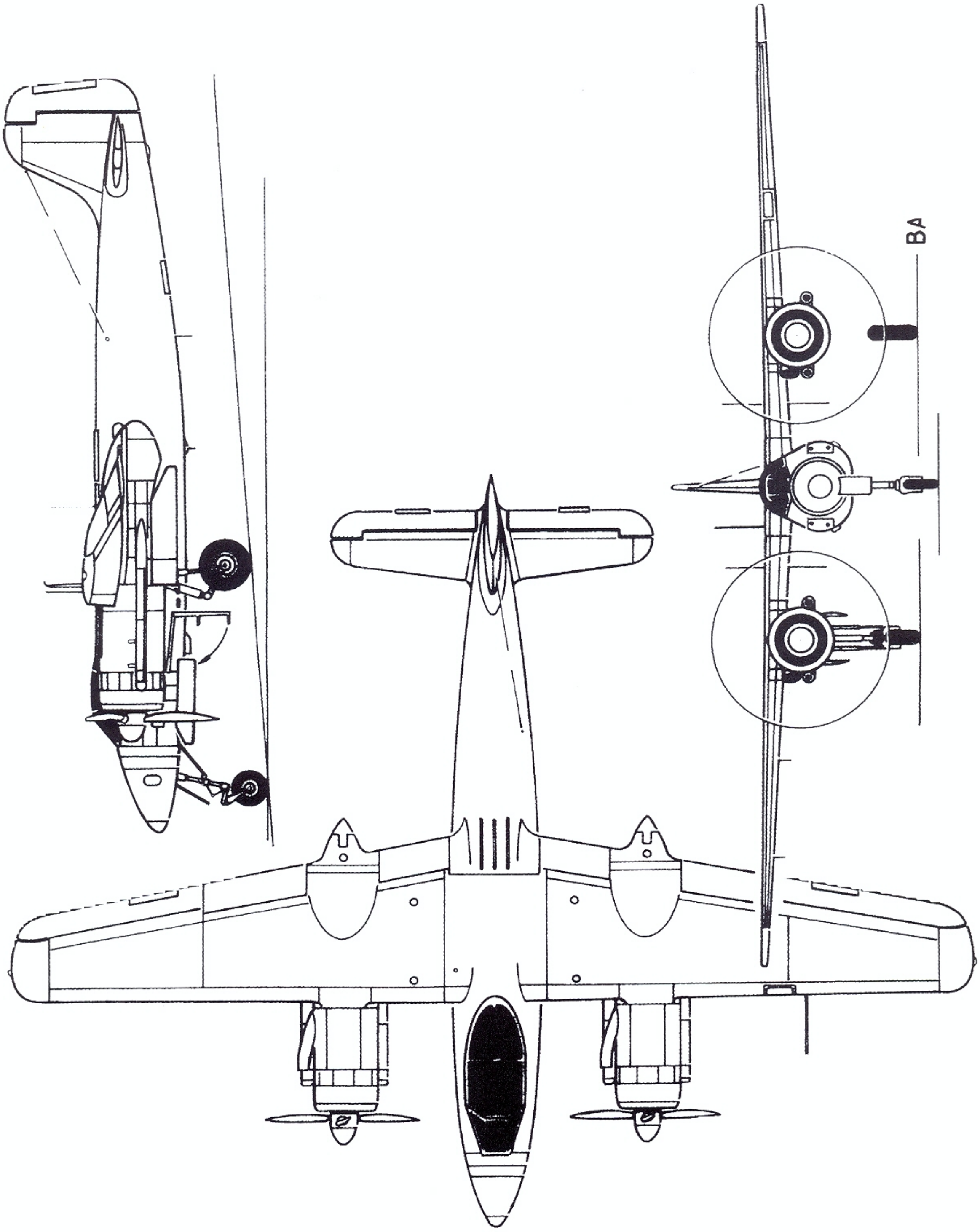
1 Schauzeichen Heizung
2 Merkleuchte Kraftstoffvorrat
3 Kraftstoffvorrat
4 Einspritzschalter
5 Verteiler
6 Fahrwerkschalter
7 Schauzeichen 5fach
8 3fach Druckknopfschalter
9 Netz-Notschalter
10 Schalter Segelstellung
11 Schalter Arm Reich
12 Zündschalter
13 Blinkknopf Scheinwerfer
14 Schalter Höhentrimm
15 Sprengsätze (nur rechtsseitig gezeichnet)



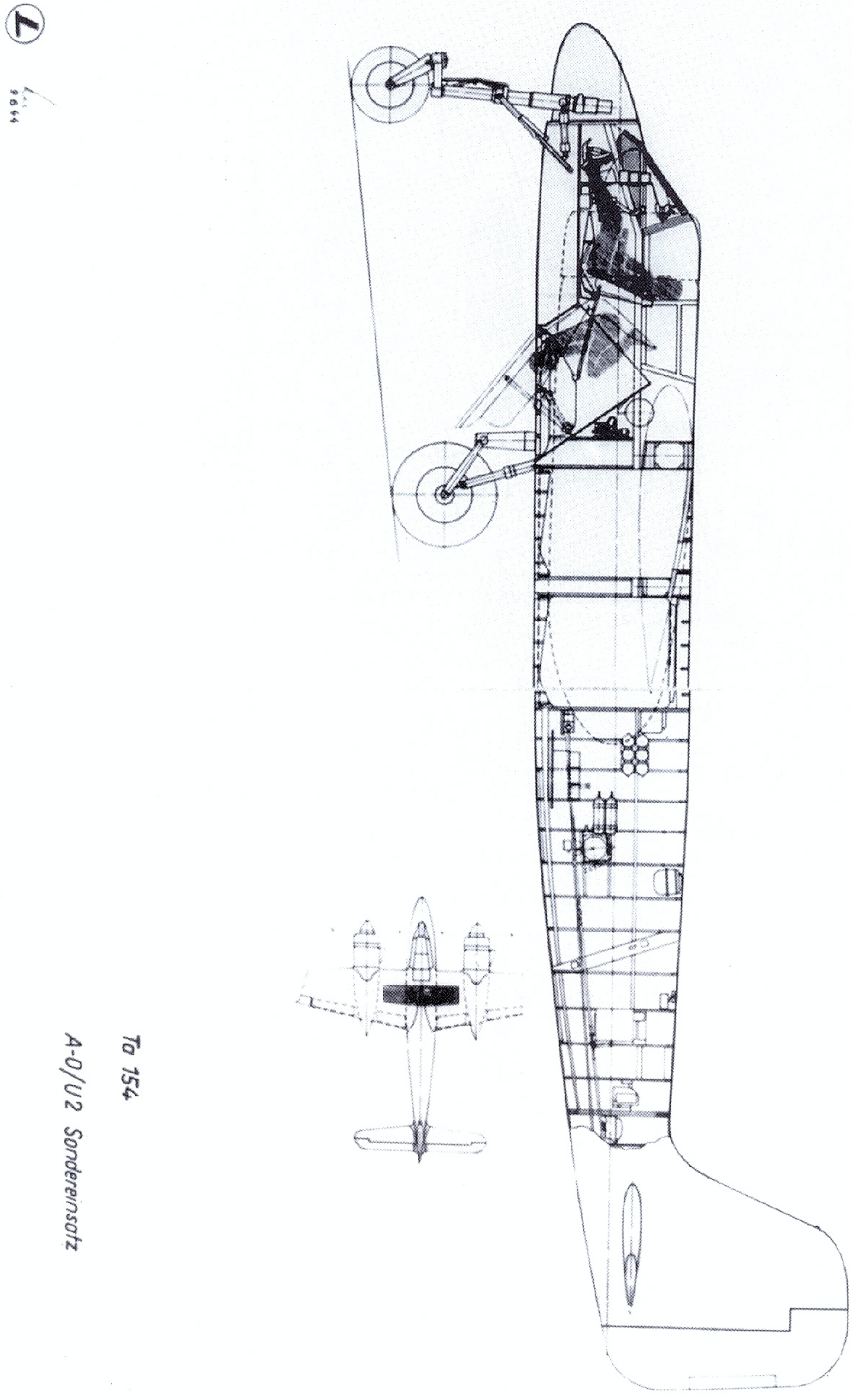
Zeichnerische Darstellung eines Ta 154/Fw 190 A-8 Mistelgespannes (Beethovengerät)



Dreiseitenansicht der WerkNr. 120005 (TQ+XE)

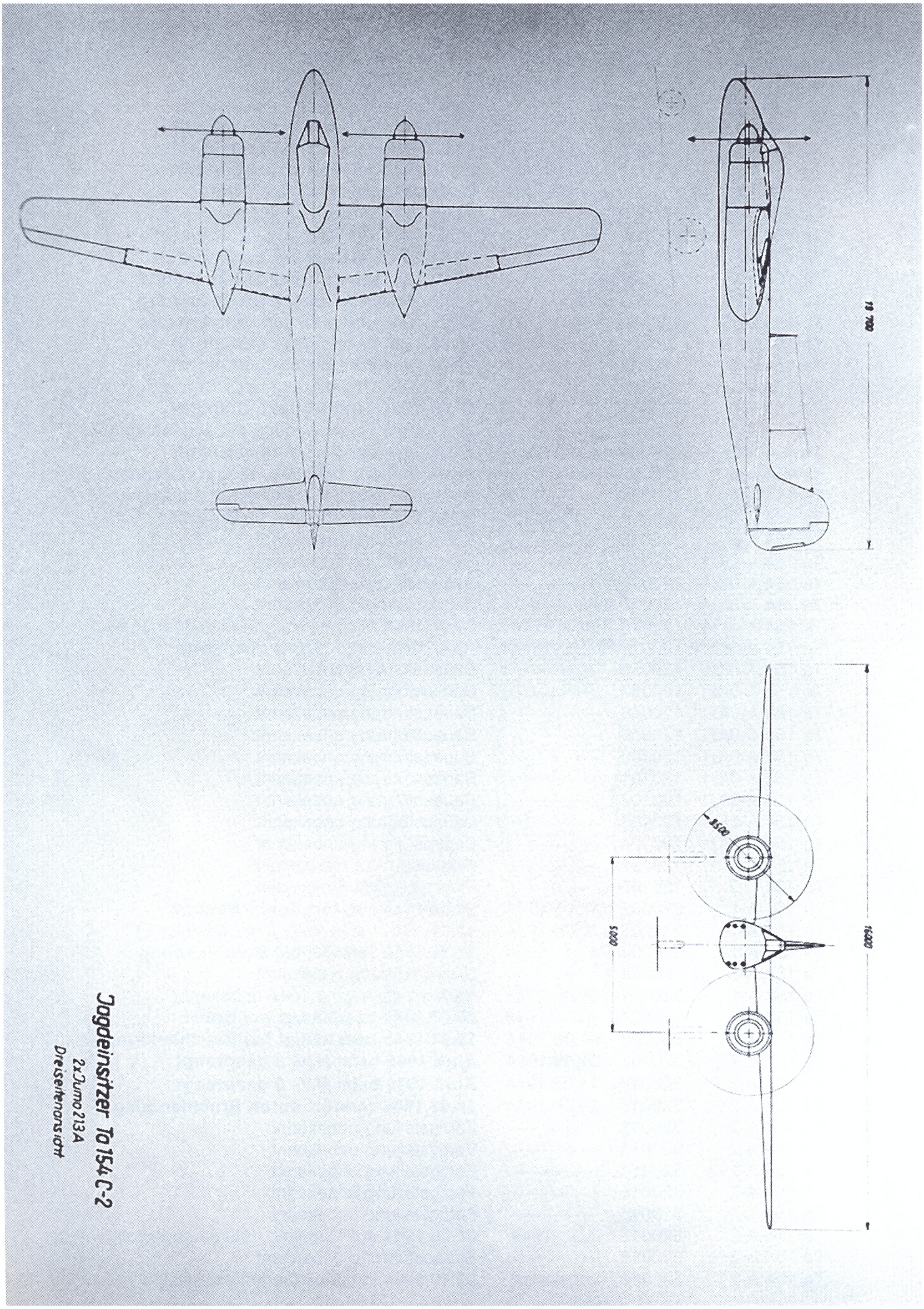


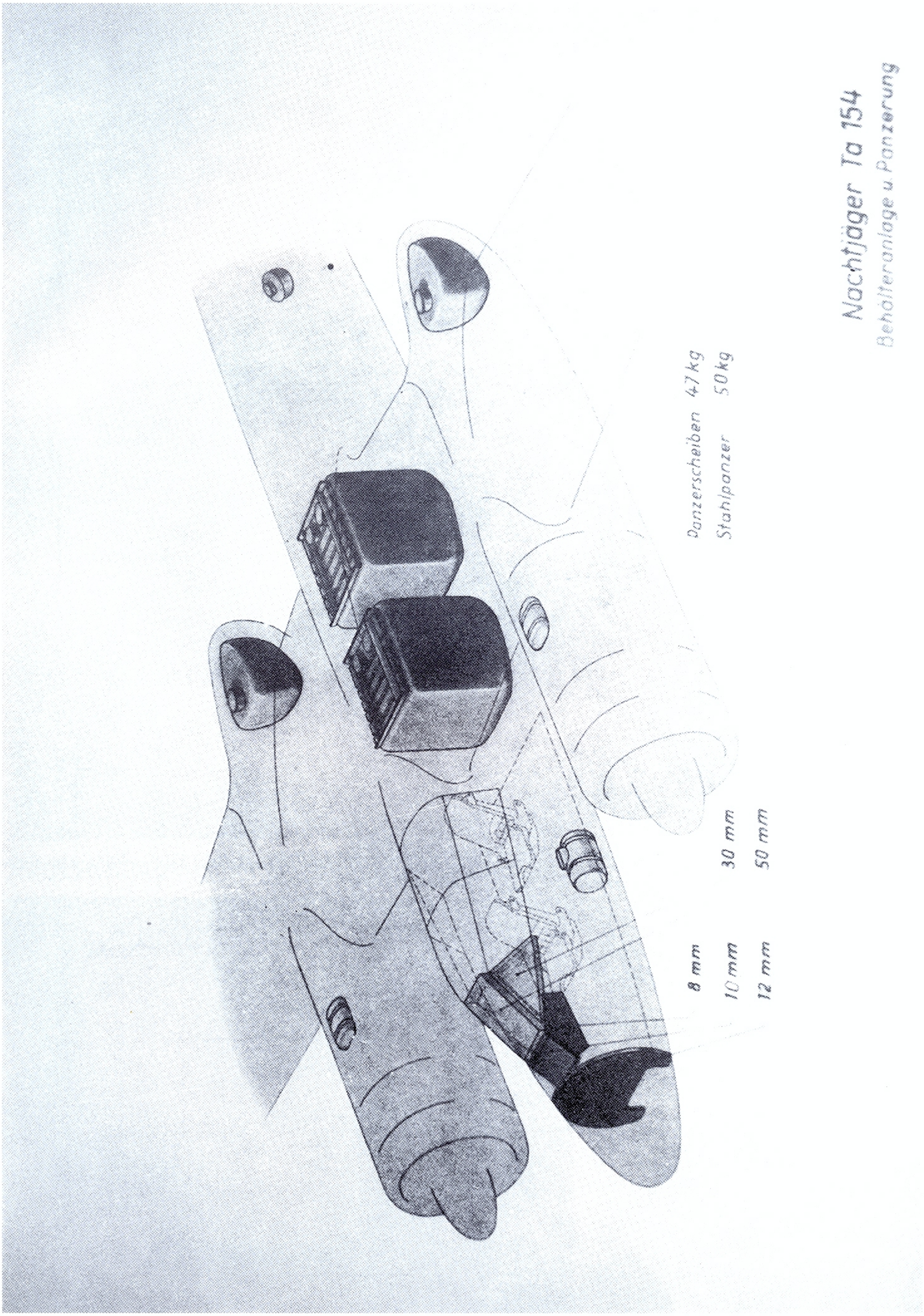
Einsatzmuster der Ta 154 mit Antennen im Flächenmittelteil

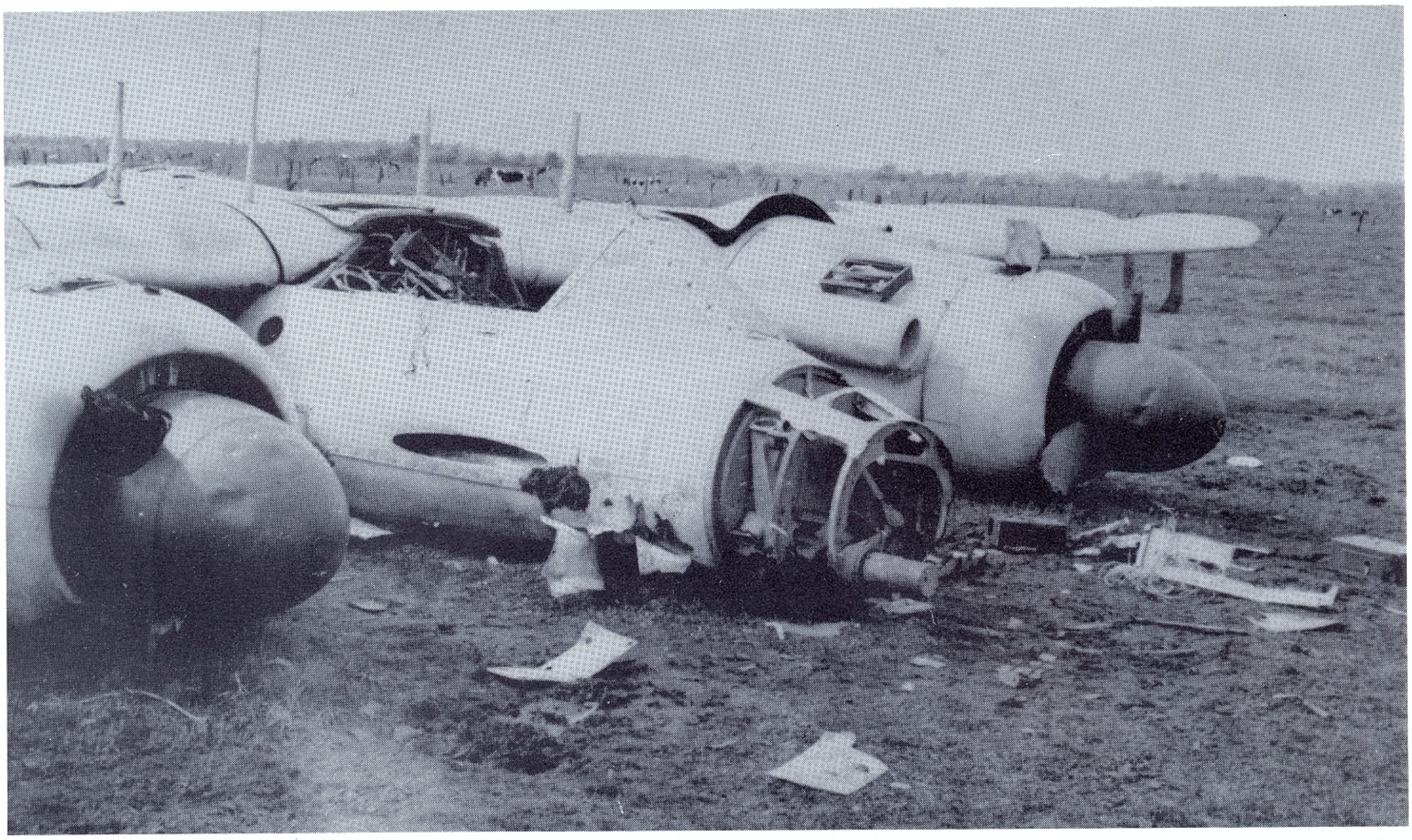

Ta 154
A-0/U2 Sondereinsatz
9644

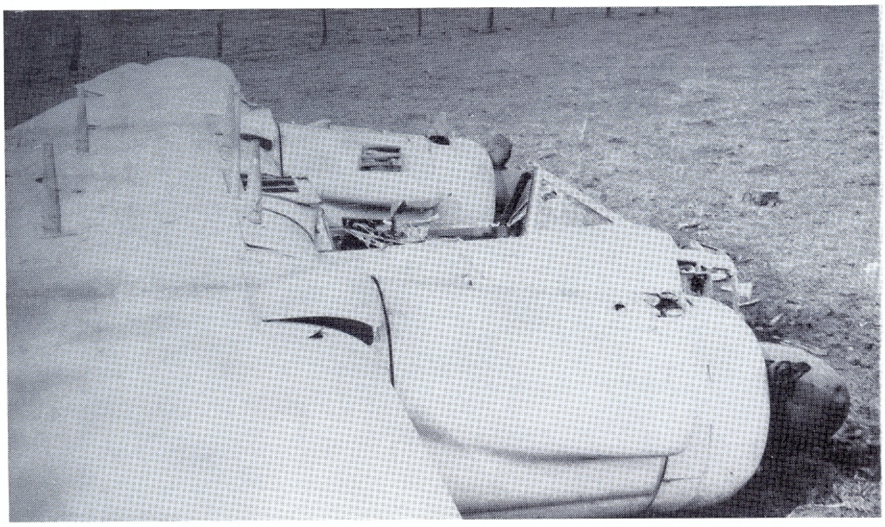
Verbleib der Ta 154

Baumuster	WerkNr.	Erste Nennung	Verbleib/ letzte Nennung
Ta 154 V1	100001	01.07.1943	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 V2	100002	10.09.1943	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 V3	100003	25.11.1943	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 V4	100004	19.01.1944	**20.06.1944 zerstört durch Unfall**
Ta 154 V5	100005	25.02.1944	14.08.1944 Umrüstung auf Nachtjäger
Ta 154 V6	100006	18.03.1944	27.09.1944 Umrüstung auf Nachtjäger
Ta 154 V7	100007	25.03.1944	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 V8	100008	08.04.1944	**06.05.1944 zerstört bei Bruchlandung**
Ta 154 V9	100009	18.04.1944	**18.04.1944 zerstört bei Bruchlandung**
Ta 154 V10	100010	04.06.1944	18.07.1944 unklar wegen Motorschaden
Ta 154 V22	120001	12.06.1944	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 A-0	120002	16.04.1944	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 V23	120003	14.07.1944	12.08.1944 Überführung nach Detmold
Ta 154 A-0	120004	25.05.1944	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 A-0	120005	30.06.1944	19.11.1944 Flugbewegung in Langenhagen
Ta 154 A-0	120006	unbekannt	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 A-0	120007	--------------	Bauausführung bei MMW Erfurt unbekannt
Ta 154 A-0	120008	--------------	Bauausführung bei MMW Erfurt unbekannt
Ta 154 A-0	120009	unbekannt	**05.08.1944 zerstört bei Luftangriff**
Ta 154 A-0	120010	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120011	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120012	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120013	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120014	Juli 1944	01.07.1944 Flugbewegung in Langenhagen
Ta 154 A-0/U1	120015	Juli 1944	**April 1945 beim NJG 3 gesprengt**
Ta 154 A-0/U1	120056	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120057	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120058	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120059	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120060	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120101	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120102	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120103	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-0/U1	120104	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 C-1	120105	--------------	Flugzeug nicht fertiggestellt
Ta 154 C-2	120106	--------------	Flugzeug nicht fertiggestellt
Ta 154 A-1	320002	12.06.1944	**28.06.1944 zerstört durch Absturz**
Ta 154 A-1	320003	30.06.1944	15.04.1944 bei III./EJG 2 in Lechfeld
Ta 154 A-1	320004	Juni 1944	**16.06.1944 zerstört bei Bruchlandung**
Ta 154 A-1	320005	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-1	320006	06.07.1944	Verbleib ab August 1944 unbekannt
Ta 154 A-1	320007	Juli 1944	**28.07.1944 beschädigt bei Bruch**
Ta 154 A-2	320008	01.08.1944	**30.04.1945 beschädigt bei Bauchlandung**
Ta 154 A-2	320009	01.08.1944	**April 1945 beim NJG 3 gesprengt**
Ta 154 A-2	320010	14.08.1944	**April 1945 beim NJG 3 gesprengt**
Ta 154 A-2	320011	28.08.1944	**28.09.1944 zerstört durch Bruchlandung**
Ta 154 A-2	320012	--------------	Fertigstellung unbekannt
Ta 154 A-2	320013	--------------	Fertigstellung unbekannt
Ta 154 A-2	320014	--------------	Fertigstellung unbekannt
Ta 154 A-2	320015	--------------	Fertigstellung unbekannt
Ta 154 A-2	320016	--------------	Fertigstellung unbekannt
Ta 154 A-2	320017	Juli 1944	01.08.1944 auf Flugplatz Kölleda abgestellt
Ta 154 A-2	320018	--------------	Bauausführung unbekannt
Ta 154 A-2	320059	unbekannt	30.10.1944 in Langenhagen abgestellt


Jagdeinsitzer Ta 154 C-2
2x Jumo 213 A
Dreiseitenansicht
19 700
16000
5000
3500


Nachtjäger Ta 154
Behälteranlage u. Panzerung
Panzerscheiben 47 kg
Stahlpanzer 50 kg
8 mm
10 mm
12 mm
30 mm
50 mm

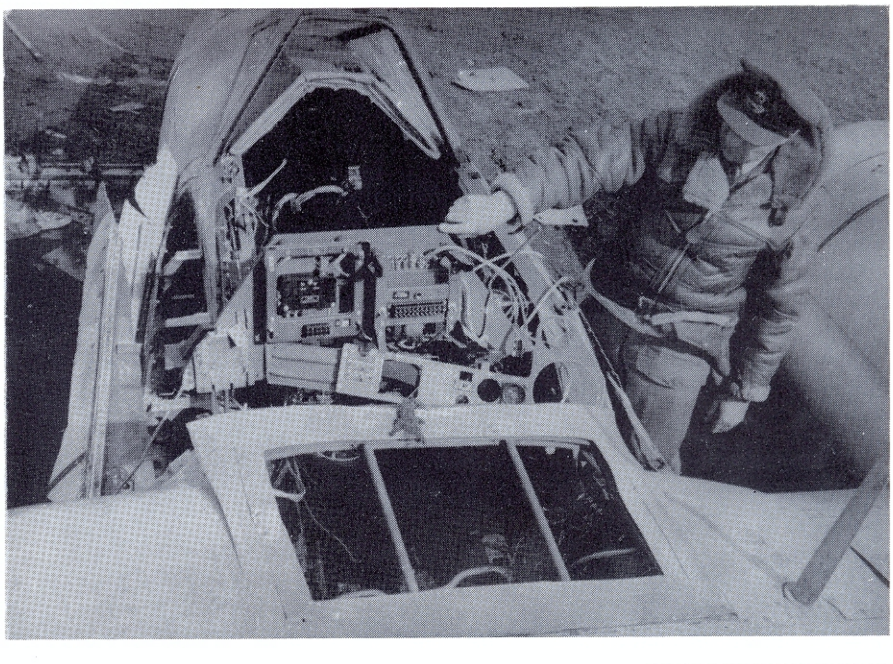




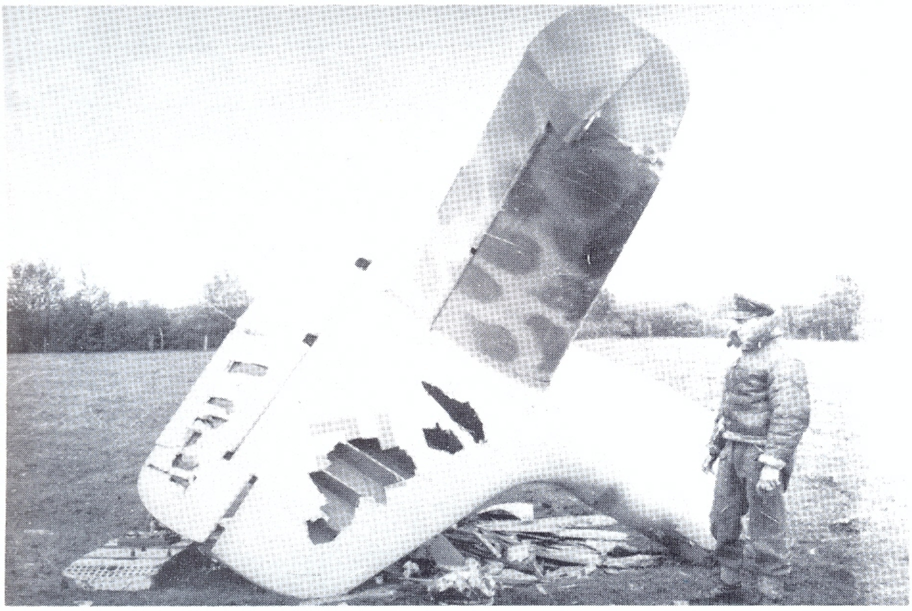
Die Ta 154 A-2/U4 vom Stab III./NJG 3 mit der Kennung D5 + HD, nach ihrer Bruchlandung. Beachte Antennen auf der Tragfläche.

Die Bruchmaschine noch einmal seitlich in Nahaufnahme.

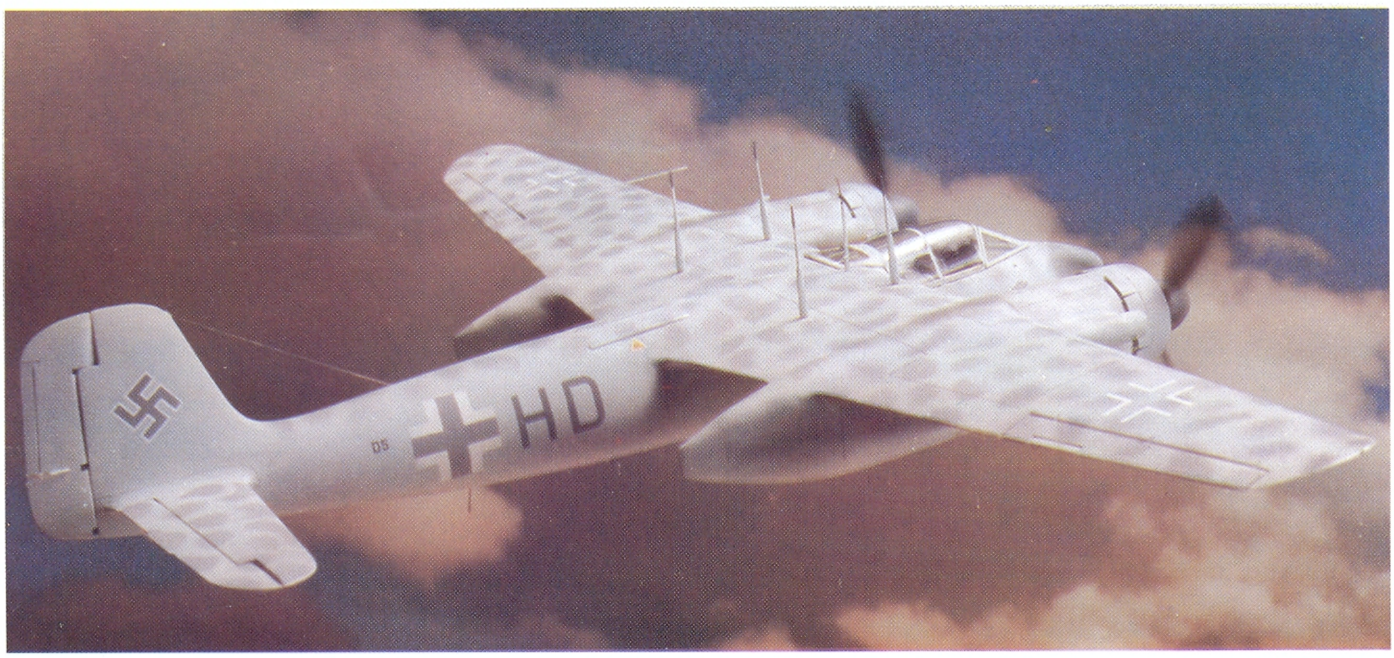
Bruch einer Ta 154 A-2/U-4 Einsatzmaschine



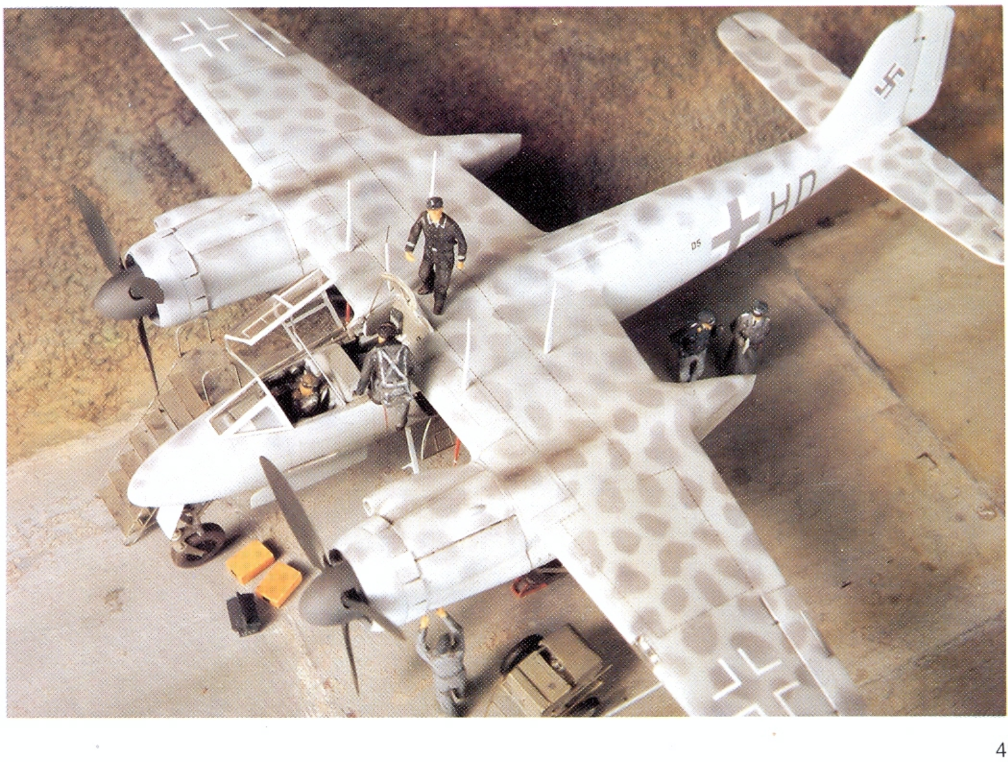
Ein RAF-Pilot inspiziert die Bruchmaschine. Das Foto erlaubt einen Blick auf den Arbeitsplatz des Bordfunkers im hinteren Sitz.



Gut sind bei dem abgebrochenen Leitwerk die Sperrholzbauweise und die fleckige Oberseitentarnung zu sehen.



Farbdarstellung der Ta 154 A-2/U4 anhand eines 1:72 Modells.



Die Draufsicht auf das hervorragende 1:72 Modell zeigt auch deutlich die Antennenanordnung auf den Tragflächen sowie die Flecktarnung.

DIE PROFILE-SERIE

PREIS PRO HEFT
19,95 DM
PLUS PORTO

FLUGZEUG
Profile
Panavia
BAe Harrier
Von der P-1127 zur AV-8B
7
8
9
10
11
12
13
14
Die Geschichte einer erfolgreichen Hubschrauberentwicklung

FLUGZEUG
Profile
Junkers Ju 52
16
17
18
19
20
21
22
23
24

Nr.	1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr.	2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr.	3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr.	4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr.	5	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1010
Nr.	6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr.	7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr.	8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr.	9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr.	10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr.	11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr.	12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr.	13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr.	14	Flettner Fl 282	Best.-Nr. 1028
Nr.	15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr.	16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr.	17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr.	18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr.	19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr.	20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr.	21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr.	22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr.	23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr.	24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr.	25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043

FLUGZEUG Publikations GmbH
Thomas-Mann-Straße 3
89257 Illertissen
Telefon 0 73 03 / 96 42 20
Fax 0 73 03 / 96 42 41